9e Année ø N° 385 — Ce Numéro contient 20 pages de texte et illustrations — 25 Janvier 1906 ø Tous les Vendredis.

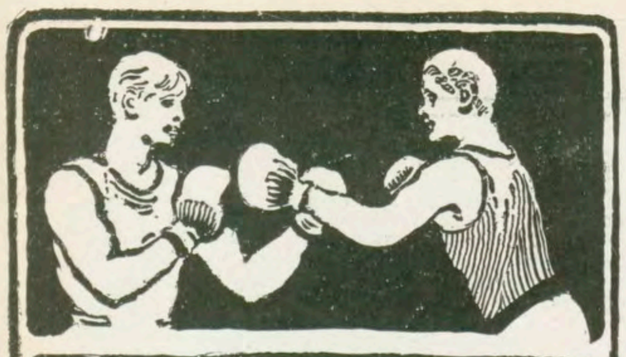
LA VIE AU GRAND AIR

L'arrivée aux Publications Pierre Lafitte du motocycliste Giuppone, porteur de la dépêche annonçant l'élection de M. Fallières.

Publications Pierre Lafitte
Je sais tout ø Fermes et Châteaux ø Femina
Musica ø Jeunesse! ø La Vie au Grand Air
9 et 11, Avenue de l'Opéra, Paris.

Abonnements :
Paris et Départements . . . . 24 francs.
Etranger . . . . . 28 ø
Téléphones 280-52, 280-56, 254-88

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France



JM.

Les véritables gants CORBETT

adoptés par tous les champions.

Grand choix d'autres modèles

TOUS ACCESSOIRES POUR LA BOXE

ARTICLES pour TOUS SPORTS

Williams & C°

Fabricants

SPORTS ATHLETIQUES

1 et 3, rue Caumartin, PARIS

Tél. Raquettes-Paris. Téléph. 288-26

CATALOGUE FRANCO

Etablissements Bergougnan & C^ie^

PNEU

LE GAULOIS

Clermont-Ferrand

PRENEZ GARDE, Madame

vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de **THYROÏDINE BOUTY**, *et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le* **LABORATOIRE** 1, Rue de Châteaudun. Paris, contre mandat-poste de 10^f^.

TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN.

— Avoir soin de bien spécifier : ***Thyroïdine Bouty.*** —

POUR MAIGRIR Sans Nuire à la Santé.

prenez deux à trois tasses par jour du

Thé Mexicain du Dr Jawas

et vous resterez toujours jeune et mince.

Traitement végétal, dépuratif et *absolument inoffensif.*

Prix de la boite : 5 fr., les 6 boites : 28 fr., f^co^ mandat.

Pharmacie : 16, Rue Vivienne. Paris et toutes Pharmacies.

CHAMPAGNE

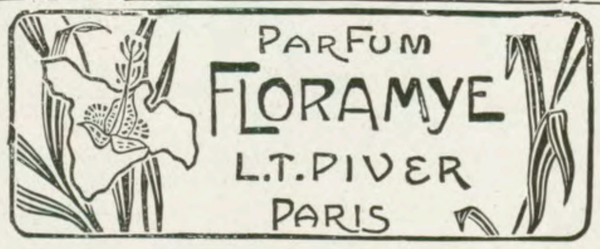
HEIDSIECK & C^ie^ REIMS

HEIDSIECK

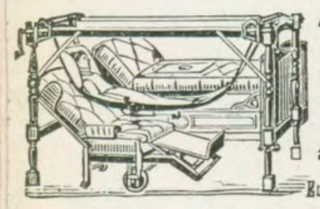
Maison fondée en 1785

KUNKELMANN & C^o^ - Succ^rs

REIMS



HALTE-LA ! **V'là l'Plaisir** et la **Fortune** envoyez tous adresse et 0^f^30 à la *S^te^ Gaîté Franç., 65, r. faub. St-Denis, Paris* (10^e^) vous recevrez **ALBUM ILLUSTRE DE, 1906** 130 pages avec *300 grav.* **Comiq.**, *Farces, Attrap. Phys. amus. Magie, Spirit., Sorcell, Chans., Monolog., Pièces* **Succès**, *cartes illustr. art. util.* **Librairie spéc^le^.** Il est joint **4 primes** (De quoi *s'amuser, rire* des mois) et N^o^ de Lot garanti d'Etat part. à **6 tirages** de **3 millions** de **francs**



APPAREIL pour soulever et transporter les Malades

S'adaptant à tous les Lits

DUPONT

Fabricant breveté s.g.d.g.

FOURNISSEUR DES HOPITAUX

à Paris, 10, Rue Hautefeuille

LES PLUS HAUTES RÉCOMPENSES

Envoi Franco du Catalogue contenant 423 fig

MOTRICINE

" REINE DES ESSENCES "

Essence spéciale pour

AUTOMOBILES et CANOTS AUTOMOBILES

Se vend en bidons plombés de 5 et 10 litres

L'essayer, c'est l'adopter. - En vente partout

Cie Industrielle des Pétroles. *TÉLÉPH. : 274-18 ; 274-28*

SANTAL MIDY

INOFFENSIF.

Supprime Copahu. Cubèbe. Liquides astringents.

GUÉRISON RADICALE

et rapide des maladies contagieuses ; très efficace dans les maladies de la vessie : cystite du col, catarrhe, hématurie.

113, faub. St-Honoré, PARIS

La Semaine Comique, par Henriot.

— J'achète une auto de 60 chevaux pour mes tournées électorales, et si je suis élu, j'en fais cadeau à ma commune !

— Madame la baronne a demandé un chauffeur pour son auto ?

— Oui, mais...

— J'ai un avantage. Je suis un des rares chauffeurs qui ne seraient pas mobilisés en temps de guerre.

— Les diplomates étant si étroitement logés à Algésiras, pourquoi les gouvernements n'ont-ils pas envoyé leurs ambassadeurs dans des roulottes automobiles où ils auraient pu coucher et faire la cuisine ?

— Un sanglier... et je n'ai que du seize dans mon fusil !... Si j'essayais du jiu-jitsu ?

Automobiles de toutes marques

PRIX DU CATALOGUE

BANQUE AUTOMOBILE

47, Boulevard Haussmann PARIS

Téléphone 320-16

20 mois de crédit

Les clients de la Banque Automobile restent libres de commander leur châssis et leur carrosserie chez les constructeurs de leur choix.

Voitures lègères

10-12 HP

et Cycles

UNIC

G. RICHARD & C^IE^

INGÉNIEUR-CONSTRUCTEUR

108, Rue St-Maur, PARIS

Maison fondée en 1904.

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ..... 24 fr.
Étranger ..... 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

26 Janvier 1906 — N° 385
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE
9 et 11, Avenue de l'Opéra, PARIS — Téléphones 280-52, 280-56, 254-88
Publicité : HUGUET, MINART & Cie, 4, rue Scribe, Paris

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne ..... 2 fr.
La Page ..... 600 fr.
Encartage ..... 750 fr.

UN CROSS-COUNTRY DANS LA NEIGE — LE CHALLENGE DEZAVIS

*Le challenge Dezavis, cross-country inter-scolaires organisé par l'*Auto, *s'est disputé, dimanche, dans le Parc de la Marche, sur un terrain détrempé et couvert de neige. Foulon, de l'Ecole J.-B. Say, déjà vainqueur l'an dernier, s'est classé premier, devant Keyser, couvrant les 7 kilomètres en 29 m. 27 s. Dans le classement par équipes, le lycée Janson a pris la première place, l'Ecole d'Electricité la seconde.*

LE GOLF SUR LA COTE D'AZUR

M. Xantho, président du Nice Golf Club.

Un départ de M. Terry.

Le Club House, à Cagnes près Nice.

M Hay Gordon, secrétaire du Club.

M. et Mme Blaker-Douglas.

Aux quelques jours de mauvais temps du commencement du mois de janvier a heureusement succédé une période plus favorable aux jeux de plein air. Le golf compte à Nice de nombreux adeptes; parmi les joueurs du Golf Club, dont les beaux links se trouvent à Cagnes, citons : MM. Xantho, président; Hay Gordon, secrétaire, Colonel Wood, Ralli, Terry, Vittlock; parmi les dames, Mistress Blaker Douglas, Miss Hoy, Miss Hay-Currie. Les joueurs vont bientôt arriver pour les championnats internationaux.

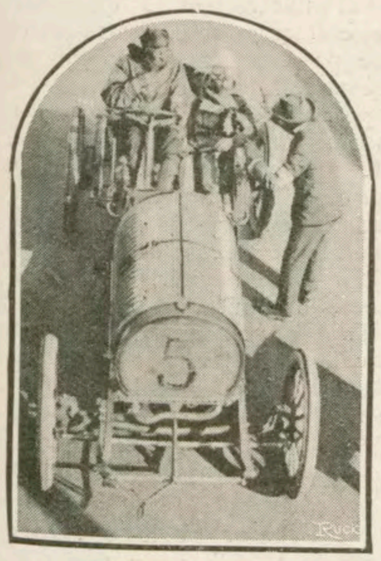
AU VOLANT

Par C. FAROUX

Sous ce titre, notre collaborateur C. Faroux publiera une série d'études documentées sur nos conducteurs d'automobiles les plus en vue. Les candidats au Grand Prix automobile de cette année, tous ceux qui aspirent aux lauriers de Théry, aujourd'hui retiré des courses, défileront ainsi sous les yeux de nos lecteurs, qui apprendront à les bien connaître. M. C. Faroux commence aujourd'hui par Le Blon, un des plus populaires parmi les rois du volant en même temps qu'un des plus sympathiques.

LE BLON

Le Blon est, aux yeux de quelques sportsmen, un de ceux qui ont le plus de chance de recueillir la succession de Théry



Le Blon au départ des éliminatoires de la Coupe Gordon-Bennett.

Ce grand gaillard barbu, dont la face évoque celle d'un Christ des primitifs, est un des plus rudes manieurs de volant que je connaisse. De bons juges voient en lui l'homme qui recueillera sans défaillir la lourde succession du populaire Théry. Venu depuis longtemps au sport automobile, il sut, dès l'origine, y conquérir une excellente renommée. Il chevauchait alors ces fameux bolides créés par Serpollet et demeurés légendaires : il se montra toujours digne de son chef de file, qui n'était autre que Serpollet lui-même. Mais le constructeur de la rue Stendhal ayant dit un adieu définitif aux prenantes joies de la grande route, Le Blon s'affirma et conquit la plus enviable des réputations. Ses succès furent nombreux.

Un de ses meilleurs souvenirs est assurément, pour cette première partie de sa carrière, celui de l'admirable course qu'il fournit aux Ardennes françaises en 1904. En dépit des surprises de la route, des crevaisons de pneumatiques, de l'imprévu hasardeux, il mena de bout en bout à la même allure, accomplissant ses cinq tours de circuit dans des temps qui ne variaient pas au-delà d'une minute. De ce jour, sa valeur fut consacrée et la foule ratifia le jugement que les connaisseurs avaient depuis longtemps porté sur lui.

Peu après, et parce que sa valeur de mécanicien ingénieux n'est pas inférieure à sa valeur de conducteur merveilleux, il quittait le moteur à vapeur pour le moteur à explosion, Serpollet pour Hotchkiss. Ses débuts furent loin d'être mauvais, et tout notre petit monde se souvient encore de la belle performance qu'il établit au Circuit des Ardennes belges pour sa première course. Il y battait splendidement le record du tour. Chacun de nous se souvient encore de l'admirable ténacité qui lui permit, aux dures Eliminatoires d'Auvergne, de finir dans les cinq premiers, assurant ainsi à sa marque une qualification pour la Coupe Vanderbilt. Depuis — et je crois bien que Le Blon est un de nos rares conducteurs à qui semblable aventure soit échue — on demanda ses services de divers côtés. Tout en demeurant fidèle aux puissants constructeurs de Saint-Denis, il pilota une Panhard aux Ardennes belges, une Isotta Fraschini à Brescia. La tenue de Le Blon, lorsqu'il va prendre le départ d'une grande course, est étrangement curieuse. Il s'entoure la tête d'un foulard de soie noire, couvre ses yeux et le haut de son visage d'un masque qu'éclairent seuls deux disques de verre. Lors de ses passages en vitesse, sa longue barbe, que le vent plaque en éventail donne à sa silhouette un aspect fantomatique.

Le Blon.

Un des plus rudes manieurs du volant, auquel il ne manque pour être célèbre que la consécration d'une grande victoire.

Le haut du corps penché légèrement en avant, la mâchoire affleurant presque le volant, il semble impatient de se ruer plus vite au danger.

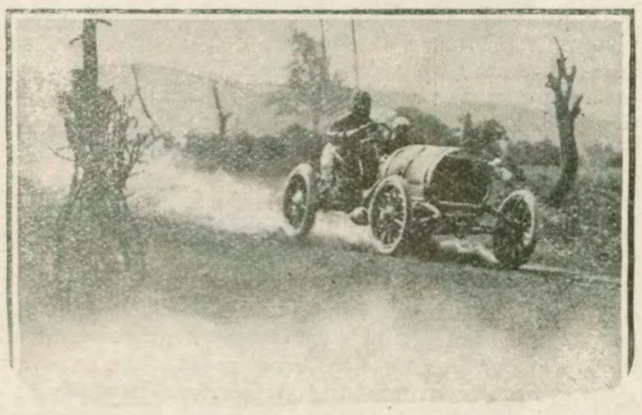
Une chose qui vaut d'être signalée c'est la particulière aptitude de Le Blon pour la mécanique. Peu de conducteurs possèdent au même degré que lui l'anatomie intime de leur moteur : il est également capable d'imaginer bien des perfectionnements qui ne sont pas seulement de détail. Le constructeur est toujours assuré de trouver en ce garçon sérieux et consciencieux qu'est Le Blon le plus précieux des collaborateurs. Il en est aussi le plus modeste, et cet homme qui sur sa voiture lancée semble un démon déchaîné, est dans la vie quotidienne un timide et un sympathique.

S'il fallait, de quelques appréciations, caractériser le procédé de Le Blon en course, je dirais qu'il est adroit, audacieux et sûr. Il tient son volant d'une main ferme et légère à la fois, ses changements de vitesse sont faits avec une souplesse déconcertante, mais c'est dans l'art délicat de prendre les virages qu'il apparaît réellement extraordinaire. Son attaque est longue et sûre, sa courbe rasante, sa sortie impeccable : on dirait que sa voiture roule sur d'invisibles rails. J'aurai tout dit, enfin, en ajoutant qu'au dernier Circuit des Ardennes, Théry spectateur — pour la première fois de sa carrière — trouvait l'occasion de dire : « Celui qui vire le mieux, c'est Le Blon ». Tout commentaire, quel qu'il fût, affaiblirait la portée de ce précieux éloge.

En dehors de la course, Le Blon est un prudent. Je ne crois pas qu'il ait jamais eu un accident à son actif. C'est un de ceux avec lesquels on aime à faire de la route, car on est à peu près sûr, avec lui, de ne pas entrer dans un mur à un virage ou d'aller faire connaissance de trop près avec la barrière d'un passage à niveau. Combien en est-il qui, dans une simple promenade, conduisent toujours comme s'ils étaient en course ! Le Blon n'est pas de ceux-là, et je ne crois pas qu'il me reprochera de le rappeler ici.

Sur quelle voiture sera-t-il dans le Grand Prix ? Il serait encore indiscret de le dire, quoi qu'on s'en doute un peu.

C. Faroux.



Le Blon en vitesse dans le Circuit d'Auvergne.

LA RÉGLEMENTATION DES AUTOMOBILES

La *Vie au Grand Air* demande à quelques constructeurs et à des conducteurs réputés quelle serait le meilleur système pour éviter les accidents d'automobile, en dehors des règlements plus ou moins sévères que deux commissions sont actuellement en train de rédiger

Puisqu'il est toujours question de réglementer la circulation des automobiles, — deux commissions fonctionnent même en ce moment, sans hâte d'ailleurs, — la *Vie au Grand Air* a pensé qu'il serait intéressant de faire connaître l'opinion de quelques personnalités très compétentes sur les quatre côtés différents de cette question qui intéresse au plus haut point l'avenir de l'industrie automobile :

1° *Dans la conduite d'une voiture automobile, le facteur vitesse est-il si important qu'on ne puisse confier, même après un apprentissage spécial, le volant d'une automobile marchant à 60 kilomètres à l'heure en palier qu'à une personne ayant déjà mené une voiture faisant du 30 à l'heure?*

2° *Quelle durée attribuer à ce stage?*

3° *Ne pourrait-on donner trois permis de conduire: l'un pour les voitures faisant moins de 30 kilomètres en palier, le second pour les voitures faisant moins de 60 kilomètres, le troisième pour les voitures faisant plus de 60 kilomètres?*

4° *N'y a-t-il pas lieu d'imposer à tous les véhicules circulant sur les routes une lanterne à l'arrière?*

M. Darracq.

Opinion de M. Darracq. M. Darracq eut lui-même à traiter ces questions dans le rapport qu'il remit à la commission interministérielle.

Je crois, dit-il, que la meilleure réponse que je puisse faire à votre questionnaire est de répéter ci-dessous, quelques extraits des « Conclusions » de mon rapport :

« 1° Il n'y a pas de limite de vitesse légale, tout chauffeur conduisant une automobile, en quelque lieu que ce soit, étant responsable des accidents qu'il peut occasionner par suite de la vitesse de sa voiture, quelle que soit la vitesse de cette voiture.

« 2° La Commission décide que la délivrance des permis de conduire sera soumise à une législation spéciale qui tiendra compte :

« 1° De la nature du permis à délivrer.

« 2° Du genre de voiture à conduire, et plusieurs classes de permis pourront être instituées, ne laissant la libre conduite des véhicules trop rapides qu'aux personnes ayant subi un examen sérieux avec ces véhicules. »

M. F. Charron.

Opinion de M. F. Charron. M. Charron, qui fut l'un des premiers conducteurs dès les premiers jours de l'automobile, nous envoie cette intéressante réponse :

Je suis très heureux de répondre aux diverses demandes que vous m'avez adressées :

1° J'estime que la vitesse dans la conduite d'une voiture est un facteur tout à fait secondaire.

Tout noté, quand cette voiture n'excède pas 75 kilomètres à l'heure, je suis d'avis que bien des mécaniciens, malgré toutes les leçons qu'ils pourraient prendre, ne pourront jamais éviter un accident qui leur arrivera à l'improviste.

La question de conduite d'une voiture est absolument liée, d'après moi, à la vitesse de cerveau du conducteur. Les conducteurs qui ont le cerveau lent ne pourront jamais, quoi qu'ils fassent, éviter un obstacle qui se dressera soudain devant eux. Il y a aussi une question de nervosité et la peur entre pour une grande part dans les accidents d'automobiles.

Je pourrais vous prouver très facilement que l'apprentissage est très vivement fait, car j'ai souvent confié des voitures à des gens conduisant admirablement bien des chevaux ou ayant fait du sport depuis longtemps, et au bout d'une demi-heure, il était facile de se convaincre que ces personnes étaient maîtresses de leur voiture, comme d'anciens mécaniciens. Seule, la pratique du levier de changement de marche nécessite quelque apprentissage.

2° Au point de vue de la durée du stage, elle se résout d'elle-même par la réponse ci-dessus, puisque, d'après moi, on sait conduire presque de suite et l'on conduit bien immédiatement. Les gens conduisant depuis cinq ou six ans peuvent être de très médiocres conducteurs.

3° La question ayant trait aux différents permis de conduire est, je crois, très bonne, non pas que ceci soit un principe absolu, mais je crois, qu'en effet, confier des voitures trop rapides ou trop lourdes à de trop jeunes gens, peut constituer un danger, car il y a peu de jeunes gens ayant moins de 20 ans qui ne se laissent pas influencer par la vitesse. Il est possible aussi qu'à cet âge, la fatigue morale qui résulte du grand air et du travail physique de la conduite de la voiture dans des routes accidentées, soit un peu forte.

Je crois, par contre, qu'il ne faudrait pas confier des voitures trop rapides à des gens trop vieux, car celles-ci nécessitent, à quelques exceptions près naturellement, un apprentissage assez gradué, il faut avoir passé par tous les incidents de route pour ne pas être surpris, lorsqu'on dépasse 80 ou 90 kilomètres à l'heure, par l'obstacle inopiné.

Il me semble que, dès 16 ou 18 ans, on pourrait donner des voitures jusqu'à 14 HP, et jusqu'à 50 ans des voitures plus fortes, suivant l'habileté et le sang-froid des hommes? C'est du reste, une chose assez difficile à déterminer, car il rentre dans les accidents d'automobiles un peu plus ou un peu moins de chance. Il ne s'ensuit pas, naturellement, qu'un mécanicien qui aurait eu un ou deux accidents, soit un maladroit à cause de cela. Il y a, malheureusement, des accidents qu'il est impossible d'éviter. Les chiens et les enfants sont, en outre, de terribles ennemis de l'automobile.

4° Je suis entièrement de votre avis, et j'approuverais pleinement la décision qui obligerait tous les véhicules circulant sur les routes à avoir une lanterne à l'arrière, car jusqu'à présent les automobiles seules ont été soumises à cette loi, quand, au contraire, ce sont les autres voitures qui sont dépassées constamment par elles.

Fernand Charron.

M. Brasier.

Opinion de M. Brasier. M. Brasier partage l'opinion de M. Charron, quant à la conduite des voitures dépassant 30 kilomètres à l'heure.

1° Non, beaucoup de personnes peuvent arriver assez rapidement à conduire une voiture capable de 60 kilomètres à l'heure sans avoir conduit une voiture de 30 kilomètres à l'heure; par contre, des gens ayant conduit à 30 ne conduiront jamais à 60 sans danger : heureusement, c'est la rare exception.

2° Indéterminée, suivant tempérament.

3° Je considèrerais comme plus logique la progression : 40 kilomètres, 60 kilomètres, et au-dessus.

4° Oui, et un phare supplémentaire à l'arrière des voitures qui en ont à l'avant; ce phare serait ovale, à grand axe horizontal, pour éclairer en éventail. On le munirait d'un verre légèrement teinté en rouge, pour éviter la confusion avec ceux d'avant. Au croisement de deux véhicules, celui qui n'aurait pas de phares verrait la route derrière l'autre qui viendrait de l'aveugler, au lieu d'entrer dans des ténèbres où l'accident est possible.

Henry Brasier.

M. L. Théry.

Opinion de L. Théry. L'opinion de Théry était intéressante à connaître; il nous adresse cette brève réponse :

Presque tout le monde peut conduire une voiture faisant 60 kilomètres et la durée de l'apprentissage ne dépend que du tempérament du futur conducteur. Quant aux trois permis de conduire, ils donneraient des garanties, mais compliqueraient bien la vie des mécaniciens et causeraient une grande perte de temps.

Pour la lanterne, il faut avouer qu'elle semble indispensable, mais il faudrait une réglementation sévère, car, malgré les arrêtés et les ordonnances, le nombre est encore grand des voitures qui ne sont pas éclairéesà l'avant.

L. Théry.

M. Cormier.

Opinion de M. Cormier. M. Cormier, qui a parcouru toute l'Europe en automobile, était mieux placé que personne pour nous donner une consultation intéressante.

1° J'estime, en effet, que pour un débutant, le facteur vitesse est certainement celui qui entre le plus en cause, au point de vue accidents. On ne devrait confier des voitures faisant 60 kilomètres à l'heure qu'à des gens ayant conduit une voiture ayant fait au maximum 35 à 40 kilomètres. Vous parlez bien d'un apprentissage spécial, mais comme il ne pourrait se faire que sur les routes ou dans les rues, cette opération me semble donc ne pas pouvoir exister.

2° Le stage de conduite d'une voiture faisant de 30 à 40 kilomètres à

l'heure devrait être de trois mois de route et de trois mois de ville, surtout dans Paris, car c'est là où le débutant doit surtout songer à la maladresse et à la mauvaise volonté des autres.

3° Absolument de votre avis pour les trois degrés de permis de conduire. Mais le chiffre de 30 kilomètres à l'heure me paraît minime pour le premier, qu'on peut laisser monter jusqu'à 35 ou 40.

4° Il est bien évident que ce sont les voitures lentes, par conséquent les voitures à chevaux, plutôt que nous, qui devraient être éclairées à l'arrière, mais je crois qu'avant d'obtenir cela, il faudrait, avant tout, obtenir que ces véhicules commencent à être éclairés à l'avant, attendu que dans certains départements, il y a absence complète de tout éclairage.

G. Cormier.

M. Duray.

Opinion de Duray. Le réputé conducteur de la maison de Dietrich, comme MM. Théry, Charron et Brasier, déclare que la durée de l'apprentissage dépend du tempérament et du sang-froid du conducteur. Voici la réponse à la lettre que nous lui avons adressée :

1° et 2° Tout cela dépendra de l'apprentissage et du sang-froid du conducteur, voici d'abord un exemple : Monsieur X... pourra très bien conduire une voiture faisant du 60 kilomètres à l'heure au bout d'un mois d'apprentissage, tandis que Monsieur Y... n'y parviendrait meme pas au bout d'un an;

3° Pour les personnes conduisant une voiture faisant plus de 75 kilomètres à l'heure, je trouve qu'il serait nécessaire d'avoir un permis spécial.

4° Cela éviterait beaucoup d'accidents si tous les véhicules avaient une lanterne à l'arrière.

A. Duray.

M. le prince P. d'Arenberg.

Opinion du prince d'Arenberg, président de l'Académie des Sports. Le prince d'Arenberg, chauffeur de la première heure, et dont la compétence est indiscutable, veut bien nous fournir son avis très documenté.

Lors des débuts de l'automobile, et c'est à cette époque que j'ai commencé à conduire, les voitures les plus rapides marchaient à 35 kilomètres à l'heure. Plusieurs bons esprits nous taxaient alors de fous; il est vrai que les freins agissaient irrégulièrement et que les directions déviaient au moindre choc. Depuis, des vitesses beaucoup plus grandes ont été obtenues, mais les organes de « sécurité » ont été renforcés et mis à même de résister à des allures de 90 kilomètres à l'heure; je ne parle que des voitures de tourisme.

Les conducteurs adroits de l'époque des 4-chx Panhard sont restés ce qu'ils étaient, meme lorsque des moteurs de 90 chx leur sont confiés.

Ceci revient à dire que de même qu'il y a de bons cochers et de mauvais, il y a des conducteurs qui sont rapidement capables de diriger une voiture puissante, et d'autres qui ne sauront jamais manœuvrer convenablement une automobile ne faisant pas du trente à l'heure.

J'ai personnellement « dressé » un grand nombre de mécaniciens; ils sont presque tous restés dans les maisons où je les avais placés, ce qui semble prouver que l'on en a été satisfait. Aucun de ces jeunes gens n'a conduit une voiture vite pendant l'apprentissage, et cela ne les a pas empêchés de diriger adroitement et « sagement » des voitures beaucoup plus rapides.

Je ne vois donc aucune nécessité à établir trois permis de conduire, cela ne pourrait qu'occasionner de nouveaux frais à toute une catégorie de travailleurs intéressants, victimes de la réputation de certaines brebis galeuses qui se sont introduites dans leur corporation.

Ce qu'il serait intéressant d'obtenir, c'est que l'éducation de l'élève mécanicien lui fût donnée par des professeurs compétents, et qu'il ne pût sortir sur la voie publique que lorsqu'il aurait déjà fait un stage suffisamment long au « manège ».

Actuellement, dans la plupart des écoles de conducteurs, on se contente d'entasser les élèves dans un break ; chacun conduit à tour de rôle pendant quelques minutes. Au bout de deux ou trois jours, ils sont présentés à l'examinateur qui n'a pas le temps de leur faire subir une épreuve sérieuse, en province, l'agent chargé de ce service est parfois d'une incompétence absolue. Comment admettre que ce fonctionnaire puisse établir une distinction entre les différents conducteurs, et dire : Tel peut conduire une voiture marchant à 30 kilomètres et tel autre, une voiture faisant du 60 à l'heure sans danger pour le public?

La seule solution qui semble sage, c'est de créer des écoles de mécaniciens dans toute la France, sous le contrôle du service des Mines. Des voitures seraient mises à la disposition des candidats dans des conditions aussi peu onéreuses que possible; le certificat de capacité délivré par le Directeur de l'école et ratifié par le service des Mines servirait de permis de conduire.

Sauf qu'elle n'a pas encore d'école de mécaniciens, l'Association Générale Automobile procède ainsi; les examens qu'elle fait subir aux candidats sont très sévères, et la Commission des mécaniciens ne donne un avis favorable que lorsque le conducteur sait véritablement son métier.

Une des principales causes pour lesquelles les candidats au certificat de capacité sont généralement ignorants de la conduite de l'automobile, c'est que pour apprendre, ils sont obligés de circuler sur la voie publique; comme ils se trouvent par ce fait même en contravention, on réduit le plus possible la durée de ce stage.

La création d'écoles de mécaniciens possédant des terrains spéciaux et aménagés dans ce but, peut seule mettre fin à cette situation.

J'ai répondu à vos trois premières questions, quant à la quatrième, il est hors de doute que toute voiture devrait être éclairée à l'arrière, il est vrai que les règlements imposant une lanterne à l'avant de tout véhicule circulant la nuit sont bien peu observés, et il est à craindre qu'il n'en soit de même pour le feu arrière.

Mme Camille du Gast.

Opinion de Mme Camille du Gast. Enfin, Mme Camille du Gast, conductrice réputée et qui mène de main de maître les plus grosses voitures, ne partage pas, quant au facteur vitesse, l'opinion des conducteurs précédents :

Le facteur vitesse est, à mon avis, si important qu'on commettrait une grande imprudence, si l'on conduisait une voiture en sautant de 30 kilomètres à l'heure à 60, sans passer par une vitesse intermédiaire.

La durée du stage d'apprentissage doit être subordonnée à la prudence, au sang-froid, et à la conduite quotidienne.

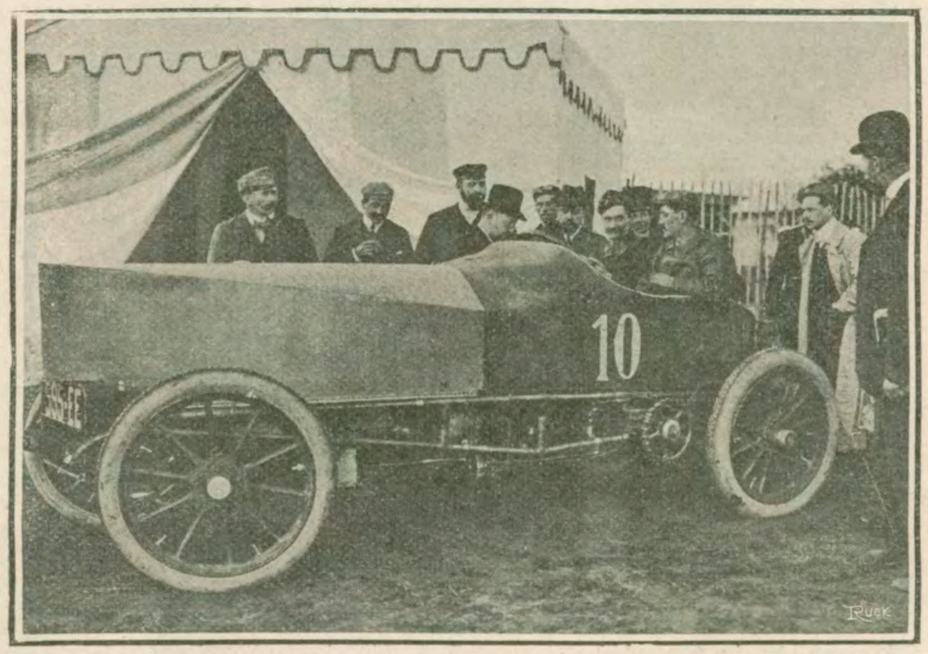
Votre idée de donner trois permis de conduire me paraît très sage; elle permettrait aux personnes aimant la vitesse de ne confier leur existence qu'à des mécaniciens expérimentés.

Quant à la lanterne arrière, il y a quatre ans que je la réclame, depuis le jour où je me suis arrêtée (près de Toulouse, avec ma Panhard Paris-Berlin) à un mètre d'une voiture de maraîcher non éclairée.

Nos lecteurs penseront, d'après ces réponses, que la commission qui fonctionne, si elle ne veut point mécontenter la plupart des chauffeurs, devra s'en tenir à l'opinion des personnalités particulièrement compétentes qui ont bien voulu répondre à notre petite enquête.

Les réglementations ridicules n'ont jamais servi à rien et l'essor de l'automobile d'ailleurs est si grand, que les travaux obscurs d'une vaine commission seraient bien incapables de lui faire obstacle.

R. D.



Le permis de troisième catégorie.

Dans l'état actuel de la législation, rien n'empêche un gamin de 16 ans, qui a obtenu son permis de conduire avec une 3-ch. 1/2, de se promener dans Paris avec un engin comme celui-ci.

SANS AUGMENTATION DE PRIX

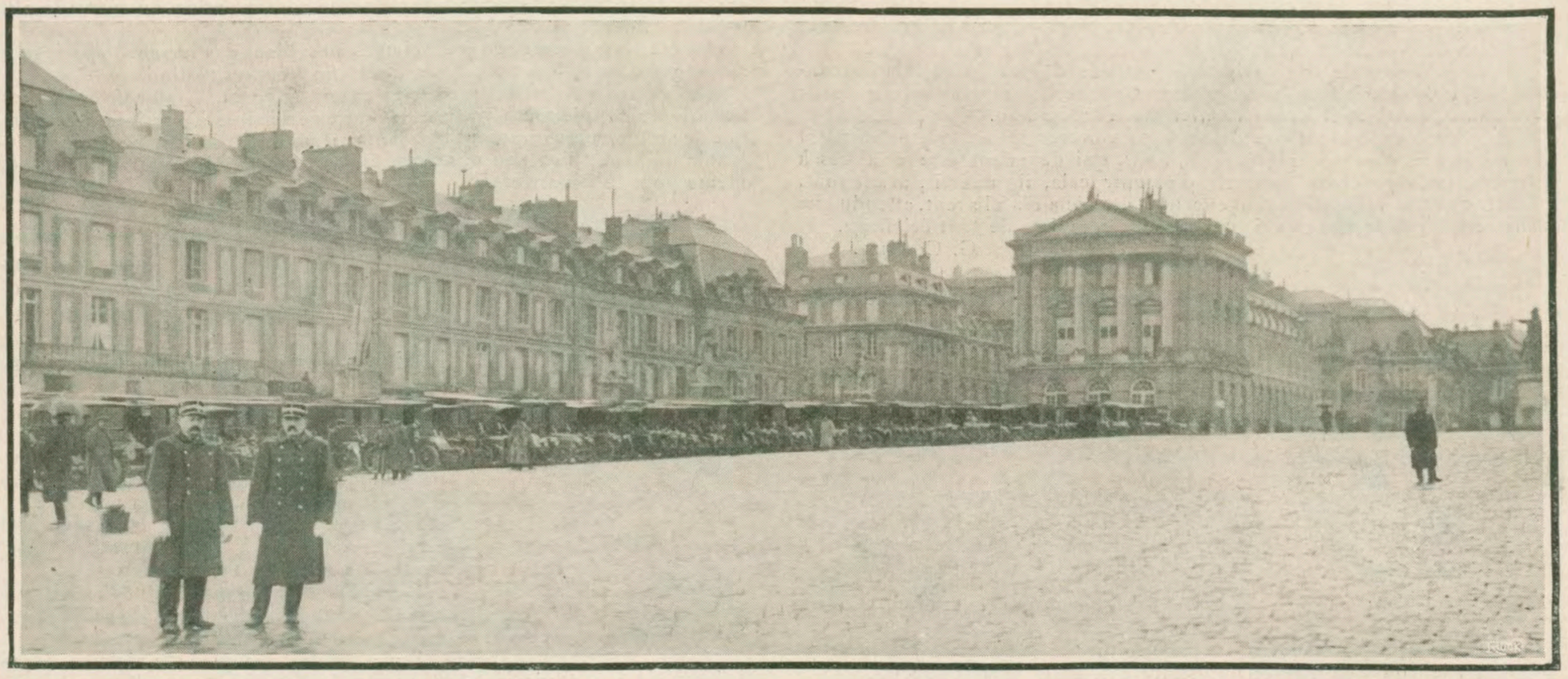
Je sais tout

PUBLIE DANS CHAQUE NUMÉRO :

Un roman complet inédit

OU

Une pièce complète inédite



Devant la statue du Grand Roi.

Un grand nombre de membres de la haute assemblée et pas mal de spectateurs s'étaient rendus, au Congrès de Versailles en automobiles. Plus de 300 voitures ont ainsi défilé au pied de la statue de Louis XIV, qui eût été fort étonné s'il eût pu contempler ce spectacle.

LE SPORT AU CONGRÈS DE VERSAILLES

L'automobile, la motocyclette, la bicyclette jouèrent leur rôle dans l'élection présidentielle, et des recordmen du monde remplirent, ce jour-là, le rôle d'estafettes

C'ÉTAIT, on le sait, mercredi dernier, que les élus de la France avaient à élire, à leur tour, le nouveau président de la République. Quoi qu'il n'y eût guère de doute à avoir sur le résultat du scrutin d'où allait sortir le nom du successeur de M. Loubet, tous les journaux rivalisaient d'honneur à être les premiers à en proclamer le résultat. Tous les moyens de communication rapides furent employés. Ce fut la motocyclette qui l'emporta,

Un groupe de recordmen-estafettes.

Le recordman du 140 kil. à l'heure, Cissac, et celui du 102 kil. dans l'heure, Giuppone, firent le service d'estafettes en ce jour mémorable, avec leur camarade Champoiseau.

Cissac, Giuppone et Champoiseau, ayant mis exactement quinze minutes pour se rendre de la place d'armes de Versailles, au centre de Paris, apportant le résultat de l'élection et la répartition des voix. Si l'on considère que la pluie n'avait pas cessé de tomber à torrents depuis le matin et que la route était encombrée de véhicules de toutes sortes, on reconnaîtra que cette performance constitue un record.

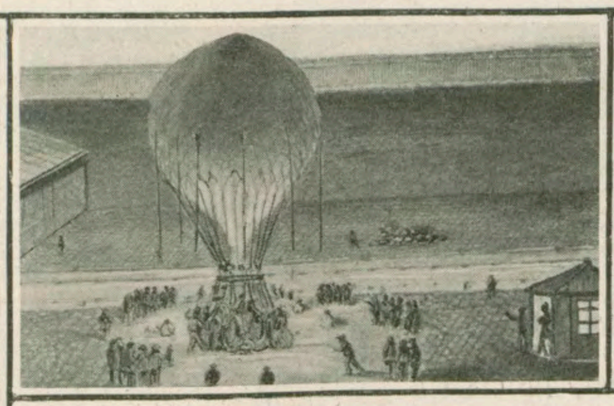
Dans la cour des Réservoirs.

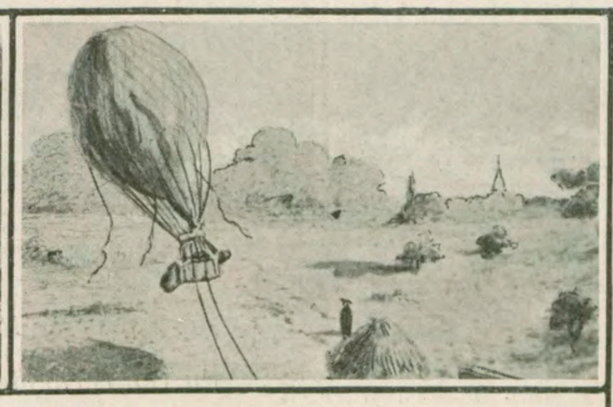
Suivant la tradition, c'est l'hôtel des Réserroirs qui reçut à déjeuner les membres du Parlement, et le menu servi fut le même qu'il y a sept ans. Seulement les autos remplacèrent les voitures à chevaux.

LES AÉRONAUTES DU SIÈGE

Après 35 ans, on rend enfin hommage aux hommes audacieux qui n'hésitèrent pas, dans des ballons rudimentaires, à franchir les lignes prussiennes enserrant Paris, au milieu des rigueurs d'un hiver polaire

Tissandier (Albert).
Elevé à bord du Christophe-Colomb *avec MM. Ranc et Ferrand, le 14 octobre 1870. Descente à Nogent-sur-Seine (Aube).*

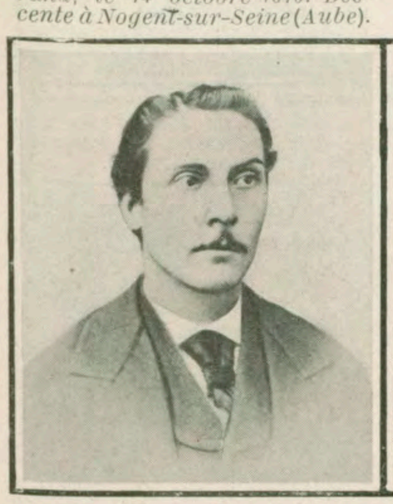




Le ballon *Général-Bourbaki*, élevé le 20 janvier 1871 (aéronaute Th. Mangin, passager Boisenfray) descend à Aumenancourt-le-Grand, près Reims.

Les fac-similés de deux gravures de l'époque que nous donnons ci-dessus représentent le départ du ballon de la gare de l'Est, où le service aérostatique avait été transporté pendant le bombardement, et son atterrissage.

Tissandier (Gaston).
Elevé le 30 septembre 1870, à bord du Céleste *(700 m. c.), descend près de Dreux. Gaston Tissandier gagne ensuite Tours.*



Duruof
Pilote du Neptune, *le premier ballon sorti de Paris pendant le Siège, le 23 septembre 1870. Atterrissage près d'Evreux.*

Mulin-Godard.
16 octobre 1870. Le Jules-Favre *n° 1, passagers : MM. Malapert, Ribol, Bineau. Descente près Chimay (Belgique).*

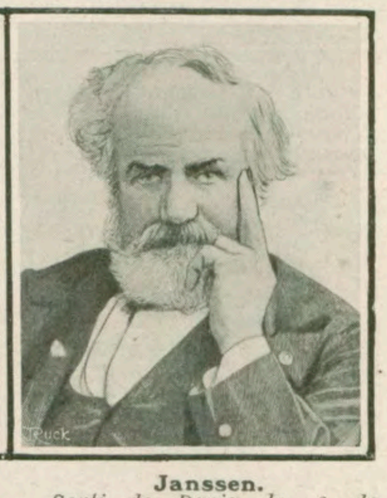
Dimanche prochain aura lieu, à Neuilly, au rond-point des Ternes, l'inauguration du Monument aux Aéronautes du Siège de Paris, dû au regretté maître alsacien Bartholdi, et érigé sur l'initiative de l'Aéro-Club de France.

Ce pieux hommage envers des héros trop oubliés, ramène l'attention sur un des épisodes les plus glorieux de la néfaste guerre franco-allemande. Le ballon, cet admirable appareil scientifique et sportif, y rendit, comme on va le voir, des services inappréciables; c'est à partir de cette époque qu'il commença à reconquérir dans les préoccupations et les sympathies publiques une place qu'il n'aurait jamais dû perdre et qui s'accroît de plus en plus de nos jours.

A partir du 21 septembre 1870, Paris était entièrement bloqué par les Prussiens, si étroitement qu'un employé de la poste pouvait dire avec stupéfaction ces mots souvent cités : « A l'heure actuelle, je n'oserais affirmer qu'une souris pourrait franchir les lignes prussiennes ».

Il y avait cependant un intérêt capital à maintenir les communications de la grande ville ainsi isolée, avec la province où s'orga-

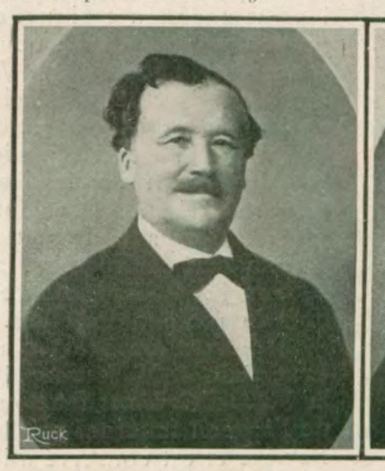
Steenackers.
Directeur des lignes télégraphiques, un des principaux organisateurs de la poste aérienne pendant le Siège.



Janssen.
Sorti de Paris le 2 décembre 1870, à bord du Volta, *avait refusé le sauf-conduit offert par M. de Bismarck.*

Th. Mangin.
20 janvier 1870. Ballon le Général-Bourbaki. *Descente près de Reims.*

Mangin (Gabriel).
Parti le 25 septembre 1870, dans la Ville-de-Florence, *avec 1 passager. Descente près Triel (Seine-et-Oise).*



Victor Ségalas.
Avocat, créateur de la poste ailée en 1870. C'était le mari de Mme Anaïs Ségalas, qui eut son heure de célébrité.

Trichet.
L'Armand-Barbès, *à bord duquel Gambetta et Spuller quittèrent Paris, le 7 octobre, après avoir essuyé le feu de l'ennemi.*

Moutet.
Parti le 27 décembre 1870, à bord du Tourville *avec 2 passagers, 160 kilos de dépêches et 4 pigeons, descend à Eymoutiers*

Clariot.
15 janvier 1871. Le Vaucanson. *2 passagers, 3 pigeons, 75 kilos de dépêches. Descente près Armentières (Nord).*

Van Roosbecke.
Colombophile, sorti de Paris dans le Washington *(aéronaute Bertaux), le 12 octobre 1870. Descente à Carnières (Nord).*

Bertaux.
Aéronaute du Washington, *parti avec 300 kilos de dépêches, 2 passagers, 25 pigeons. Descente près Carnières (Nord).*

Cassiers.
Sorti de Paris le 27 octobre 1870, à bord du Vauban *(aéronaute Guillaume), atterrissage dans la forêt de Lamarche.*

Godard (Jules).
Dirige, pendant le Siège, avec Eugène Godard, un des ateliers de constructions aérostatiques de la gare d'Orléans.

Moutet.
Parti, comme nous l'avons dit, à bord du Tourville. *Dut s'habiller en paysan pour échapper.*

Les aéronautes à Bordeaux.
Groupe pris à Bordeaux, où les aéronautes s'étaient mis aux ordres du Gouvernement provisoire.

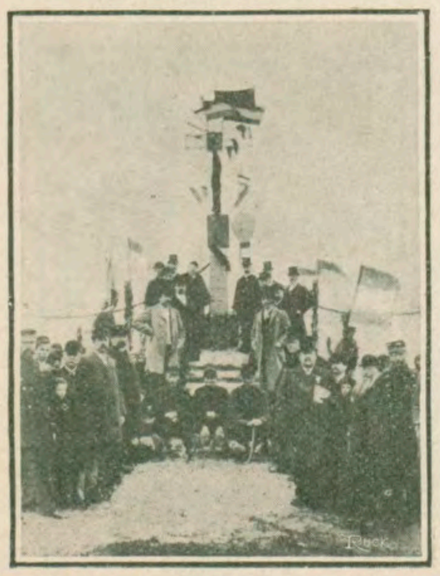
Régisnansi.
Descendu au milieu des lignes prussiennes, put s'échapper en se déguisant en paysan.

Lacaze (Emile).
Matelot transformé en aérostier, quitte Paris à bord du Richard-Wallace, *le 27 janvier, se perd dans le bassin d'Arcachon.*

Edme Godard père.
Pilote du Godefroy-Cavaignac *14 octobre 1870 avec MM de Kératry, Estancelin, Cochut. Descente près Bar-le-Duc.*

Werrecke.
Aéronaute du Général-Chanzy, *capturé à Rothenbourg. Le ballon existe encore à l'arsenal de Munich.*

Turbiaux
18 janvier 1870. Ballon la Poste-de-Paris. *Descendu avec deux passagers dans le Limbourg Hollandais.*



Un monument en Hollande.
Ce monument a été élevé à Mercelou (Hollande) en commémoration de l'atterrissage de la Poste-de-Paris.

Tour.
24 décembre 1870. Le Rouget-de-l'Isle, *2 passagers. Descente à la Ferté-Macé (Orne).*

Dagron
Inventeur des procédés microphotographiques. 12 nov. à bord du Niepce, *descendu près Vitry-le-François.*

Marcia.
Le Francklin, *5 décembre 1870. 1 passager, 6 pigeons, 100 kilos de dépêches. Descente à Saint-Aignan, près Nantes.*

Gauchet.
23 décembre 1870. La Délivrance, *1 passager, 4 pigeons, 110 kilos de dépêches. Descendu près La Roche-sur-Yon.*

nisait l'énorme effort militaire qui sauva tout au moins l'honneur.

Les voies terrestres étant interdites, quelques hommes de cœur, Nadar, Duruof, Eugène Godard, Wilfrid de Fonvielle, Gaston et Albert Tissandier, Yon, Camille Dartois, songèrent à la route toujours ouverte, la route aérienne. Il y avait à peine, à ce moment-là, sept ou huit aérostats disponibles à Paris. Des ateliers de construction s'organisent, à la place Saint-Pierre, à Montmartre, à la gare d'Orléans, à la gare du Nord. Sur les instances de Gabriel Mangin, M. Rampont, directeur général des Postes, décida la création de la poste aérienne. Les ballons emporteraient de Paris, outre leurs passagers chargés de missions spéciales, les dépêches particulières et des pigeons mis à la disposition de l'administration par les colombophiles parisiens. C'est à ces pigeons que revenait la mission de rapporter à la metropole anxieuse, les nouvelles de province. Grâce aux procédés microphotographiques imaginés par Dagron, on arriva à faire tenir sur des pellicules spéciales du poids de quelques centigrammes, des centaines de dépêches que les fidèles et gracieux messagers rapportaient dans des tubes fixés à leurs plumes, jusqu'à leur colombier parisien, où leur retour était si impatiemment attendu. Ces dépeches par pigeon coûtaient 0 fr. 50 le mot.

Le statuaire n'a pas oublié, sur le piédestal du monument, les modestes messagers ailés. On leur devait bien cet honneur, encore qu'on n'eût pas tenu la promesse du gouvernement provisoire « de les nourrir, eux et leur descendance, aux frais de la République ».

Quelques chiffres donneront une idée de l'importance de la poste aérienne du Siège. 68 ballons quittèrent Paris, emportant 164 personnes (aéronautes ou passagers), 10.194 kilos de dépêches pour la province et 408 pigeons et 5 chiens chargés de rentrer à Paris avec des dépêches.

Cinq de ces ballons furent pris par l'ennemi, qui avait décidé, on le sait, de traiter les passagers en espions, c'est-à-dire de les fusiller. Les aéronautes capturés en furent quittes heureusement, pour une dure captivité. Deux aérostats, le *Richard-Wallace*, monté par Lacaze, et le *Jacquard*, monté par Prince, se perdirent corps et biens en mer, l'un du coté d'Arcachon, l'autre dans la mer du Nord.

Les autres ballons atterrirent hors de l'atteinte des Prussiens, 52 en France, 5 en Belgique, 4 en Hollande.

Parmi les traversées les plus mouvementées, citons celles de l'*Armand-Barbès*, qui emportait Gambetta et Spuller; de la *Ville-d'Orléans*, piloté par Rolier et descendu, après un voyage dramatique, dans la province de Télémark, à 100 kilomètres de Christiania, en Norvège.

Sur les 408 pigeons emportés, 33 seulement purent regagner Paris, rapportant près de 100.000 dépêches.

Il existe encore les reliques de trois ballons du siège : le *Volta*, monté par Chapelain et M. Janssen, l'illustre astronome, est conservé à l'Observatoire de Meudon; la *Ville-d'Orléans* fut donné par Rolier à la municipalité de Christiania, en souvenir de l'accueil fraternel qui lui fut fait en Norvège; le *Général-Chanzy* fut capturé en Bavière et est conservé à l'arsenal de Munich.

Les équipages de ces ballons étaient, en général, constitués par des matelots ayant reçu quelques élémentaires notions d'aérostation, données par les rares aéronautes sérieux de l'époque. Ces braves gens firent pour le mieux, et on ne saurait leur reprocher l'inexpérience qu'ils montrèrent parfois.

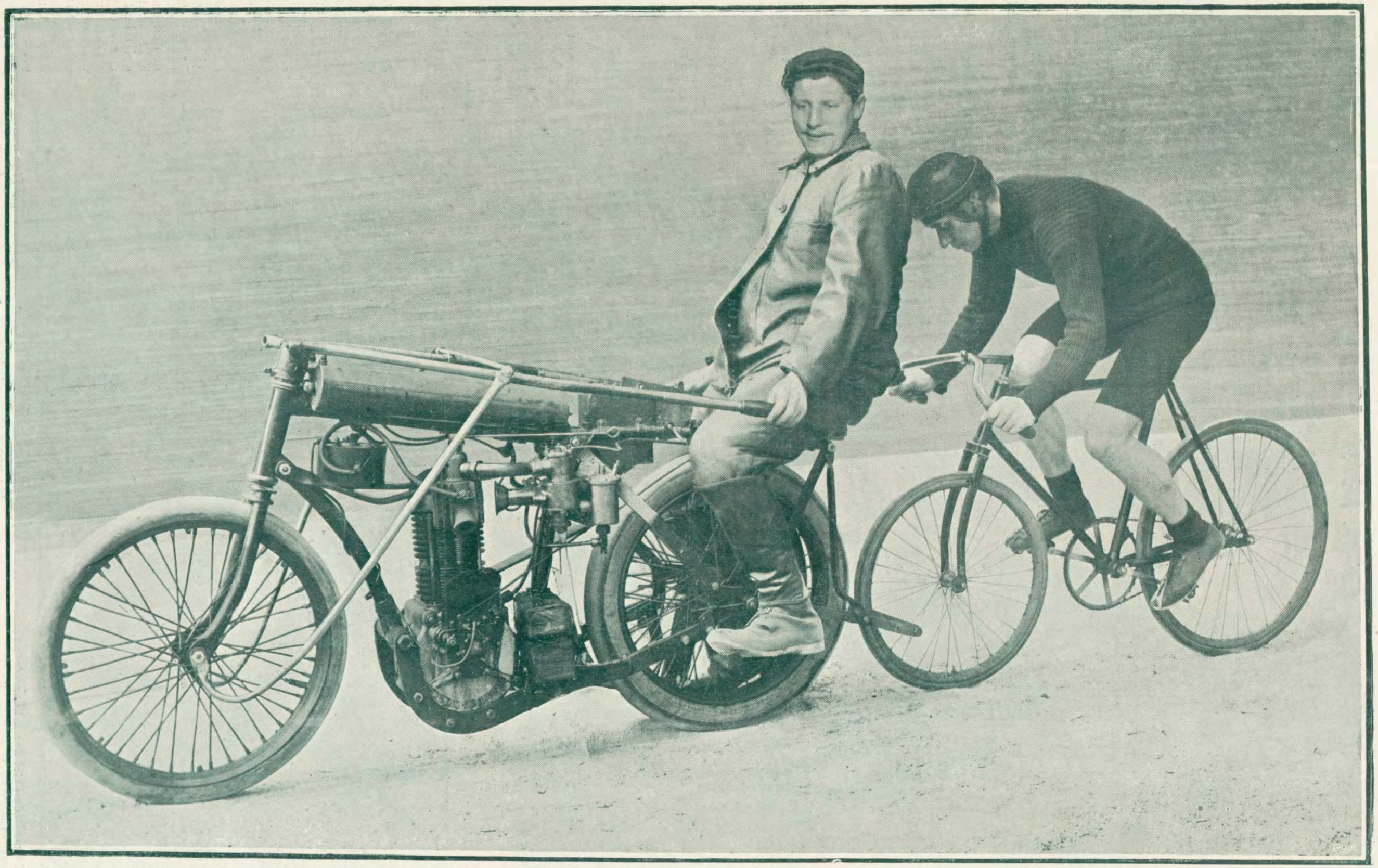
Mais en revivant ces tristes et glorieux souvenirs, on peut constater avec satisfaction qu'aujourd'hui, les aéronautes habiles ne manqueraient point si, chose fort improbable, des circonstances semblables pouvaient se reproduire. En dehors du corps d'élite que constituent nos aérostiers militaires, les pilotes civils, simples sportsmen, ont montré quels progrès nous avions faits dans la conduite des ballons. La technique aérostatique elle-même a suivi une marche parallèle, et à côté d'aérostats libres supérieurement construits, dont la flottille est si nombreuse, nous disposerions, sans doute, de ballons dirigeables ayant prouvé, comme le *Lebaudy*, l'importance des applications militaires que l'on peut en attendre.

Par une singulière coïncidence, la date du 28 janvier, qui sera celle de l'inauguration du monument de Bartholdi, est aussi celle du départ du dernier ballon du Siège. C'est, en effet, le 28 janvier 1871, que le *Général-Cambronne* s'éleva dans les airs. La nouvelle qu'il allait porter à la France ne correspondait guère au nom glorieux dont il avait été baptisé, car c'était celle de la reddition imminente de la capitale.

C'est après de nombreuses péripéties que le monument dont nous donnons plus loin la photographie, a trouvé enfin sa place. Tous les emplacements proposés : la place Pigalle, la place Blanche, la porte Maillot, furent successivement rejetés, et il fallut que la commune de Neuilly offrît aux héros de 1870 l'hospitalité que Paris, qui leur dut tant, n'avait pas pu leur accorder.

A. DE MASFRAND.

LES ADIEUX DE NAT BUTLER



LA DERNIÈRE COURSE EN FRANCE DE NAT BUTLER

Le vieux stayer Nat Butler a quitté Paris définitivement dimanche soir, après une dernière course au Vélodrome d'Hiver, dans laquelle il a battu Lorgeou et Bruni, couvrant dans l'heure 81 kilom. 820 derrière la motocyclette de Péguy. Butler va reprendre, de l'autre côté de l'Atlantique, son métier de perruquier.

La Vie au Grand Air

L'ART DU DRIBBLING AU RUGBY ET A L'ASSOCIATION

Ce que les spectateurs reprochent au dribbling ▱ ▱ L'avantage qu'y trouvent les joueurs ▱ Comment on doit dribbler ▱ Les joueurs de rugby tirent du dribbling une tactique spéciale ▱ ▱

Le dribbling est un procédé de jeu dont l'association et le rugby font un usage analogue, mais diversement fréquent.

C'est un art difficile à acquérir et malaisé à pratiquer. S'il a la faveur de certains joueurs qui l'utilisent beaucoup, qui l'utilisent même trop, il n'a pas celle du public. La galerie n'applaudit que ce qu'elle comprend bien; et elle ne comprend bien — pas toujours d'ailleurs — que ce qu'elle voit clairement. Cet art, tout de finesse, lui échappe à peu près entièrement. Lorsqu'il est systématiquement employé, comme il arrive parfois au rugby, un immense ennui semble émaner de la partie. Et le spectateur, qui voulait voir des courses échevelées, regrette sincèrement ses quarante sous.

Le spectateur a tort. Il manque, sinon de compétence, du moins d'imagination. Car il ne se représente pas assez vivement toutes les difficultés que doit vaincre un joueur pour exécuter correctement un dribbling au cours d'une partie. Le dribbling exige, en effet, de la part de l'opérateur, un entraînement minutieux et un calme imperturbable. L'un et l'autre sont indispensables pour réussir autre chose que des courses incohérentes derrière un ballon.

Comment ▱ bien dribbler

A l'association, comme au rugby, l'art de dribbler consiste à faire avancer le ballon à petits coups, en le gardant constamment entre ses pieds. On obtient cet effet en le frappant non avec la pointe du pied, mais avec la cheville, en tournant la pointe en dehors. Le mot de dribbling vient d'un verbe anglais qui signifie : laisser tomber goutte à goutte. Cette étymologie exprime d'une façon pittoresque ce que doit faire le joueur qui se livre à cette opération. Il doit frapper le ballon suffisamment pour ne pas le laisser derrière lui, pas trop, pour éviter de l'envoyer à plus d'un mètre devant lui. Un bon dribbleur n'atteint même jamais cette distance maxima. Il garde toujours le ballon sous son contrôle immédiat, le frappant alternativement avec l'un et l'autre pied en le touchant à chaque lancée de la jambe en avant.

Il importe de ne pas partir trop vite pour un dribbling, sinon on perdrait le ballon au départ. Mais on doit augmenter progressivement son allure et poursuivre le dribbling à toute vitesse. Le mouvement des jambes doit être d'autant plus rapide qu'il est nécessaire que les pas soient courts; car le contraire risquerait de faire heurter le ballon de coups inégaux, et le dribbling se terminerait prématurément.

L'exécution du dribbling est la même pour le rugby et l'association. L'usage du ballon ovale le rend seulement un peu plus malaisé : les bonds de ce ballon sont plus capricieux que ceux du ballon rond et le rugbyman doit, plus encore que son collègue, prêter attention à ce que le ballon ne sorte pas de la ligne de centre de ses pieds.

Si l'exécution du dribbling est la même pour les deux genres de football, l'avantage qu'en tirent l'un et l'autre n'est pas égal. Le dribbling est, pour le joueur de rugby, d'un emploi beaucoup plus avantageux, partant plus fréquent, que pour le joueur d'association. Dans l'un et l'autre jeu, ce sont les avants qui en tirent pour leur équipe tout le profit. D'une manière générale, le dribbling permet de gagner du terrain sans grande fatigue, en déconcertant l'adversaire par une série de petites attaques qu'il a beaucoup de peine à parer.

Comment employer le dribbling ▱

Il faut, la plupart du temps, pour que ces attaques soient vraiment efficaces, qu'elles soient combinées; le dribbling devient alors un moyen d'offensive collective et c'est à ce titre qu'il est recommandable. Sans doute, un dribbleur brillant peut faire gagner du terrain à son équipe, en exécutant un remarquable solo. Mais le plus souvent, c'est par des passes de dribbling que les avants se montrent redoutables. Quand les avants d'une équipe savent dribbler correctement et se passent subtilement le ballon à la première alerte, sans interrompre leur course, l'adversaire, harcelé, perd vite son sang-froid. La défense, qui ne sait où se prendre, s'affole; et l'équipe attaquante gagne du terrain irrésistiblement.

A l'association, à vrai dire, le dribbling court et précis ne se pratique guère que pour forcer le passage en cas de mêlée. Lorqu'il s'agit de dépasser un adversaire qui vous fait face, il est avantageux de pouvoir l'éviter ou le tourner en reprenant le dribbling derrière lui. Lorsque le joueur a le terrain libre devant lui, il trouvera plus d'avantage à heurter un peu plus fort le ballon, en le poussant tous les deux pas par exemple et en courant après lui. Ce procédé lui permet d'aller plus vite et il risque moins ainsi de perdre le ballon en route.

Au rugby, au contraire, ce procédé est désastreux. Il est communément employé par les équipes qui n'ont que des notions de tactique insuffisantes. Il dénote une ignorance complète du résultat à obtenir. D'abord on ne peut diriger à grands coups de pied un ballon ovale comme on peut le faire d'un ballon rond. De plus, il arrive fatalement dans ces conditions que le joueur, courant de plus en plus vite, tape de plus en plus fort, jusqu'au moment où un adversaire avisé recueille sans peine le ballon, évite d'un saut de côté le joueur essoufflé et s'en va vers les buts de celui-ci.

Le dribbling n'est avantageux au rugby que grâce à la difficulté que son arrêt présente à l'adversaire. Un ballon qui se promène à quelques mètres devant le joueur qui l'a poussé peut être ramassé sans peine. Et cette faute trop fréquente des avants donne la partie belle à une ligne de trois-quarts adverse un peu avisée.

Au contraire, une ligne d'avants de rugby qui comprend bien le principe du dribbling peut en tirer, si l'occasion se présente, une tactique complète. C'est la tactique du jeu fermé, chère aux Ecossais.

Le dribbling collectif leur fait gagner du terrain par le moyen de la passe au pied : il permet la passe en avant, à condition, bien entendu, que le joueur qui va recueillir le ballon ne se trouve pas devant vous au moment où vous jouez ce dernier. A dix mètres des buts adverses, il faut ramasser le ballon, pour éviter de perdre, par une légère maladresse, le fruit d'un effort considérable.

Comment arrêter le dribbling ▱

L'arrêt du dribbling ne se pratique pas de la même manière à l'association et au rugby. Un joueur d'association ne peut arrêter un dribbling qu'avec le pied. Il est obligé d'engager complètement sa jambe et il se trouve, de ce fait, immobilisé pendant quelques instants. Le simple bon sens interdit ce moyen d'arrêt précaire aux joueurs de rugby qui disposent d'autres ressources. Un joueur de ballon ovale ne doit jamais arrêter celui-ci avec le pied : il ne réussirait qu'à donner le ballon à l'adversaire ou à le faire rebondir d'une manière inattendue. La méthode d'arrêt qui lui est le plus fréquemment conseillée consiste à tomber sur le ballon en formant avec le corps un demi-cercle, ne présentant à l'adversaire que les épaules et le dos.

C'est une méthode très sûre et qui ne présente guère de danger. Elle n'est pas universellement adoptée. Certaines compétences préfèrent qu'on cueille le ballon entre les jambes de l'adversaire, pour le rejouer de suite. On évite ainsi une perte de quelques secondes, et l'inconvénient de voir ses co-équipiers incomplètement reformés, mais... on risque de manquer le ballon, à moins de posséder une adresse et un sang-froid à toute épreuve.

Le véritable dribbling est un art utile pour le joueur d'association, indispensable pour le joueur de rugby. Il a ses virtuoses; et il mérite qu'on perde quelques heures pour en acquérir toutes les finesses.

FERNAND BIDAULT.

Un bon départ à l'association.
Les avants se préparent à se passer le ballon ; l'avant qui dribble ne suit pas ce dernier d'aussi près que font les joueurs de rugby.

Un dribbling impressionnant
Dans le match de rugby London Scottish contre Blackheath, les avants du premier club se dégagent en dribblant.

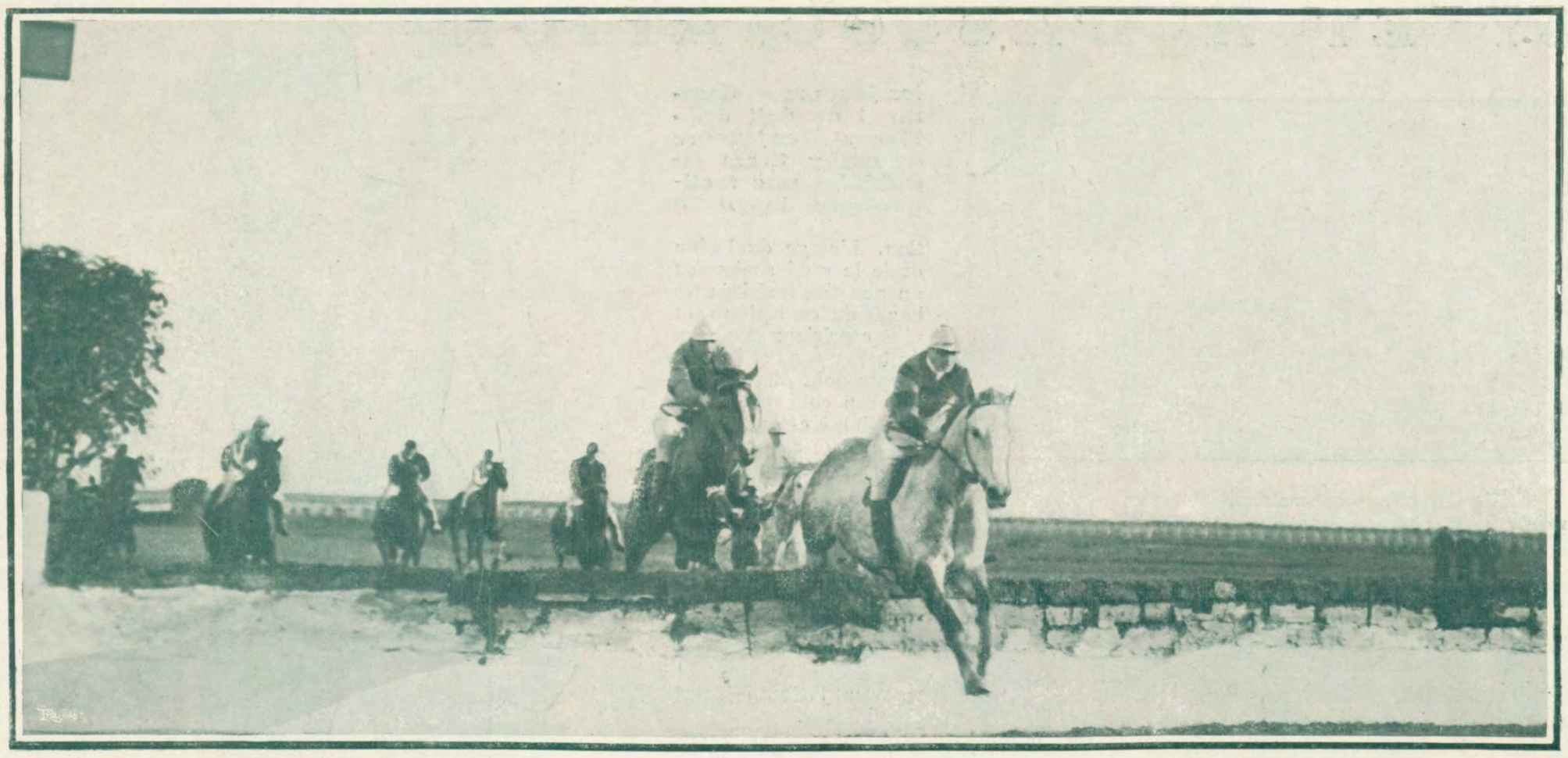
Les Néo-Zélandais à l'entraînement.
Booth, Newton et Duncan s'entraînent au dribbling dont ils savent aussi se servir habilement à l'occasion.

Un arrêt de dribbling à l'association.
On ne peut arrêter le ballon qu'avec le pied. Mais le pied est engagé presque complètement, et il est difficile à celui qui arrête de reprendre la balle.

ing gb .
Un procedé élégant, mais délicat. Demande du coup d'œil et de l'adresse. Moins sûr que l'autre, il a sur lui l'avantage de ne pas faire perdre une seconde.

Un bon arrêt de dribbling au rugby.
C'est la manière très recommandée pour arrêter le ballon sans danger et sûrement. Se coucher sur le ballon en tournant le dos au dribbleur.

Un mauvais arrêt de dribbling au rugby.
C'est la manière la plus sûre de recevoir un coup de pied en pleine figure... et de laisser échapper le ballon qui n'est pas arrêté par la poitrine.



Le saut du mur dans le Prix de la Société des Steeple-chases (4.600 fr. — 3.400 m.). Nice, 17 janvier.
Gradignan, *par Caudeyran et Gray Powder, au prince d'Arenberg, monté par Wilson (F. Cook, entraîneur), saute en tête et gagne l'épreuve, battant Duc Job et Uranie II.*

LE MEETING DE NICE

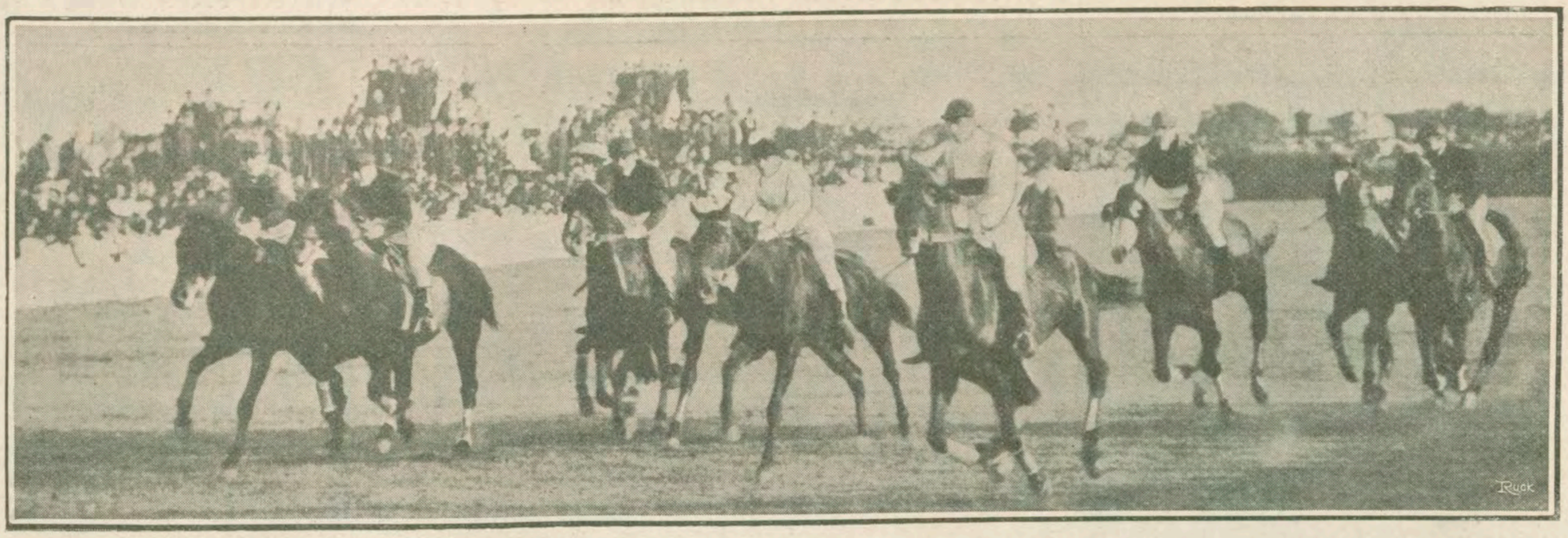
Un meeting qui a bien réussi ✦ Trop de monde ✦ Le triomphe de l'écurie Liénart ✦ Le Grand Prix de Monaco.

Le meeting de Nice a admirablement réussi, trop bien même, car on s'écrasait au pesage, même en semaine ; la Société des courses sera obligée, l'an prochain, d'agrandir ses enceintes.

A-t-on assez médit de Gradignan ! C'était un cabochard, on n'en pouvait rien faire, et Cook, entêté, tenace, disait toujours au prince Pierre d'Arenberg : « Gradignan se fera avec l'âge, il est bon, très bon. » Et Gradignan vient de remporter quelques belles victoires qui le classent. Il faut dire aussi que Wilson, qui fut assez bon jockey en plat, se montre excellent

Les propriétaires des vainqueurs du Prix de Monte-Carlo.
M. Liénart, propriétaire de Sam-Sam, arrivé 1er, son entraîneur, Ch. Carter, et le vicomte de Fontarce, propriétaire d'Aubade, arrivé 2e.

La rentrée du Prix de Monte-Carlo (Grande course de haies. — Handicap).
Sam-Sam, *par Chesterfield et La Turbie, à M. Ch. Liénart; entraîneur, Ch. Carter ; jockey, Chapman, gagnant le Grand Prix de Monte-Carlo, devant Aubade au vicomte de Fontarce.*



Knciknack, au V e de Fontarce (Piggott). *Pensa*, à M. Lieux (M Adeie). Arrivé 3e. *Assam*, à M. Ch. Liénari (Chapman). Arr. 2e. *Fragilité*, à M. P. Woodland (Duffy). Arrivé 1er. *Playful Johnny*, à M.J. de Gurtubay (Prince). *Violon II*, à M. Douvreleur (H. Roberts). *Vaillant III* à M. Zubaurre (Collot). *Kan*, à M. Lieux (Doux).

Le départ du Grand Prix de Monaco (Steeple-chase. — 20.000 fr. — 4.000 m.)

jockey d'obstacles, et il s'entend très bien avec le gris du prince Pierre d'Arenberg. Le Grand Prix de Nice a échappé à l'écurie Liénart toujours heureuse sur la côte d'Azur; mais la casaque rouge a triomphé dans le Prix de Monte-Carlo avec SamSam qui, il est vrai de dire, ne portait que 60 kilos, malgré ses cinq ans; l'ancien demi-crack de M. Caillault a enlevé l'épreuve au petit galop et ne restera certainement pas sur cette victoire ; Aubade, qui est une excellente bête de handicap sous les couleurs de M. Jean Stern, n'a pu prendre que la seconde place, devant Bright, à M. Balsan, et le Sphinx, à M. Marino.

Nous voici arrivés à la fin du meeting avec le Grand Prix de Monaco qui a réuni un nombre de partants considérable ; nos meilleures écuries d'obstacles y étaient représentées.

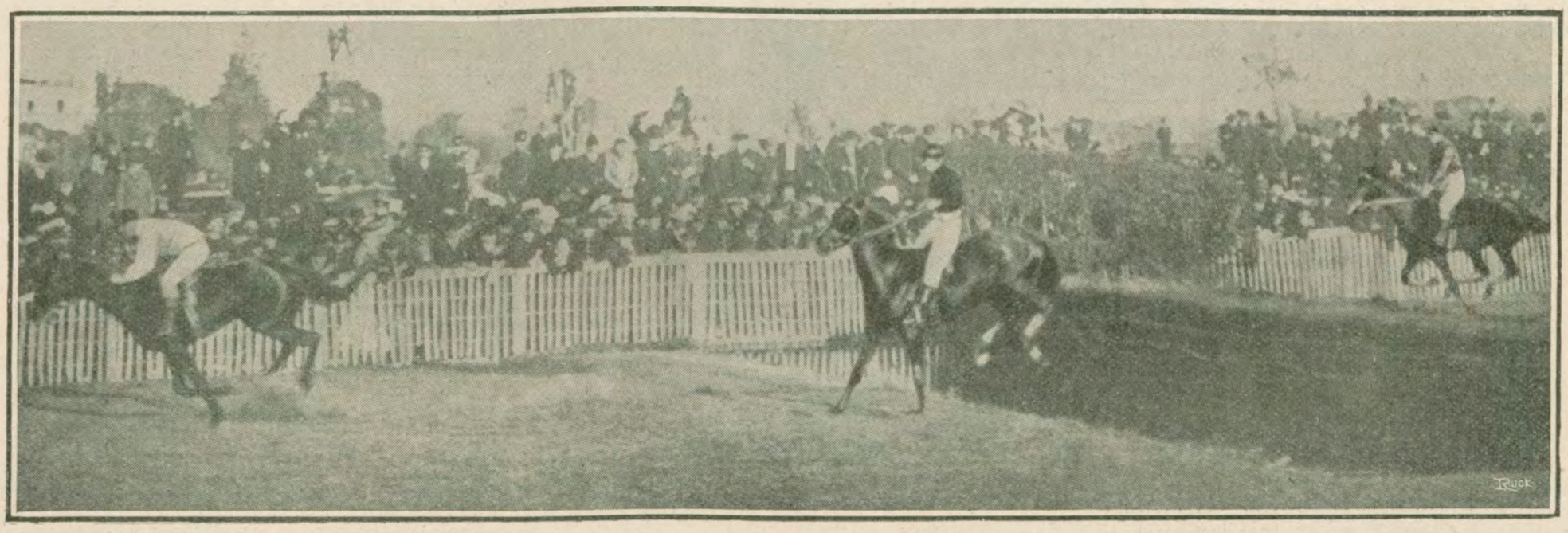
La facilité de la victoire de Fragilité dans cette épreuve — qui fut certainement une des plus intéressantes du meeting — peut permettre de croire que sans accident, la jument de P. Woodland eût gagné le prix de 100.000 francs — En général, du reste, le Grand Prix de Monaco, course à poids pour âge, réunit toujours une élite de steeple chasers ; ce n'est pas l'affluence d'un handicap, mais c'est la sélection qu'opèrent dans une épreuve importante des conditions très judicieusement établies.

La rentrée du vainqueur du Grand Prix de Monaco.

Fragilité, *par The Quack et Fram. Propriétaire et entraîneur, P. Woodland ; jockey, Duffy.*

L'épreuve a été menée très vite par Fragilité. C'est du reste toujours dans de semblables conditions que la jument a gagné — le train à désorienté plusieurs des concurrents : Vaillant III et Playful Johnny, qui se sont dérobés, et Kan qui est tombé au bull-finsh. Au passage de la rivière, Fragilité avait une avance suffisante et marchait si librement que la course était à sa merci. Seul Assam, à M. Liénart, a tenu bon jusqu'à l'avant-dernière haie, mais n'a pu empêcher la jument de Woodland de gagner de six longueurs. Pensa, sur la fin, vint enlever la troisième place à Violon II. — Comme dans cette épreuve le troisième touchait 1.500 francs, on pouvait être certain de voir un des concurrents de l'écurie Lieux défendre sa chance pour la place.

F. P.



Fragilité (Duffy). *Assam* (Chapman). *Violon II* (H. Roberts).

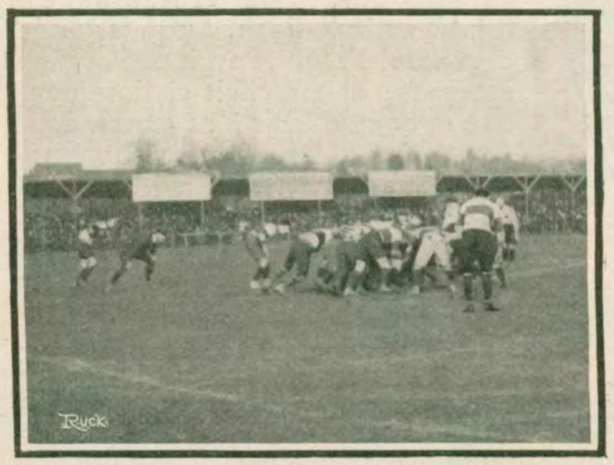
Le saut de la rivière dans le Grand Prix de Monaco.

FOOTBALL-RUGBY ANGLETERRE contre GALLES

Le match : Une touche.

L'équipe du pays de Galles est, on le sait, la seule équipe de Grande-Bretagne qui ait réussi à mettre en échec le team Néo-Zélandais. Le match qu'elle a disputé la semaine dernière contre l'Angleterre s'est terminé par la défaite de cette dernière par 3 points contre 16. Pendant toute la première mi-temps, les Gallois, favorisés par le vent, ont joué continuellement dans les 22 mètres ennemis. Dans la seconde mi-temps, les Anglais firent mieux. Les avants gallois commençaient déjà, d'ailleurs, à donner des signes de défaillance. Fort heureusement, Winkfield, l'arrière, sauva la situation à plusieurs reprises.

FOOTBALL-RUGBY CHAMPIONNAT du SUD-OUEST



Le match Stade Bordelais U. C. et Sport Athlétique Bordelais.

Le dimanche 14 janvier, l'équipe du Stade Bordelais Université Club a battu, devant une assistance de quatre mille personnes, le Sport Athlétique Bordelais, par 13 points à 5.

NOS ÉCHOS

La licence Hirondelle.

Dans un récent article de notre collaborateur Victor Breyer, nous avons publié les photographies de deux bicyblettes Maynat et Debon. Il est intéressant d'ajouter que ces machines sont munies du changement de vitesse rétro-direct Hirondelle B. S. G. D. G. de la Manufacture française d'armes de Saint-Etienne.

Heureux dénouement d'un différend.

Nos lecteurs ont été mis au courant du procès gagné par MM. Renault frères, consacrant le brevet de Louis Renault pour un changement de vitesse avec prise directe en grande vitesse et transmission par cardans.

Après de nombreux pourparlers, et grâce à la diplomatie de MM. Binon et Charron, qui avaient été délégués par le groupe de tous les constructeurs, une entente s'est faite à l'amiable, et la majeure partie des fabricants français ont adhéré aux conditions faites par MM. Renault frères.

RÉSULTATS TECHNIQUES DE LA SEMAINE

CYCLISME

Dimanche 21 janvier.

Vélodrome d'Hiver. — *Une heure* (avec entraîneurs).: 1. Nat Butler, 81 kilom. 820; 2. Lorgeou, à 4 tours; 3. Bruni, à 12 tours.

Tour de piste (départ arrêté): 1. Friol, 24 s. 1/5; 2. Schelling, 24 s. 4/5; 3. Van den Born, 25 s.; 4. Ingold, 25 s. 4/5; 5. Hourlier et Heller, 26 s.

Match tricolore (une heure par équipes de 5 tandems se relayant): 1. Equipe blanche (Vanoni-Thuau, Schwab-Rettich, Nedela-Massart, Jaeck-Lombret, del Rosso-Carapezzi); 2. Equipe bleue (Schelling-Heller, Hourlier-Deschamps, Chevalier-Huby, Lebeaud-Ricaux, Rugère-Dussot).

FOOTBALL ASSOCIATION

Dimanche 21 janvier.

Championnat de Paris. — Racing-Club de France bat C. A. Paris, 2 à 0; Club Français bat U. S. Parisienne, 6 à 3; C. A. XIVe bat Standard A. C., 5 à 1; Gallia-Club bat United S. C., 5 à 0; A. S. Française bat C. A. Française, 4 à 1.

FOOTBALL RUGBY

Dimanche 21 janvier.

Match international. — Stade Français bat Clifton F. C., 6 points (2 essais) à 3 points (1 essai).

Match interrégional. — Stade Bordelais et Racing Club de France font match nul (0 à 0).

CROSS-COUNTRY

Dimanche 21 janvier.

Cross-country international (Hippodrome de la Marche), 11 kilom. 800. — 1. Ragueneau (S. A. M.), en 45 m. 6 s. 2/5; 2. Coughlin (Anglais), à 200 mètres; 3. Thomas (S. A. M) et G. Pearce (Anglais); 5. Renard (S. A. M.): 6. Johnston (Anglais); 7. Horne (Anglais); 8. Still (Anglais); 9. Delaney (Anglais); 10. A. Pearce (Anglais); 11. Bonheure (S. A. M); 12. Landriot (S. A. M.); 13. Evans (Anglais).

Classement par équipes: 1. Highgate Harriers, 35 1/2; 2. S. A. Montrouge, 46 1/2.

Challenge Dézavis (interscolaires), 8 kilom. 1. A. Foulon (J.-B. Say); 2. Koeser (Ecole d'électricité); 3. Petersen (Janson de Sailly); 4. Bodot (J.-B. Say); 5. Delege (Ecole commerciale).

Classement par équipes: 1. Lycée Janson de Sailly.

PATINAGE

Samedi 20 janvier.

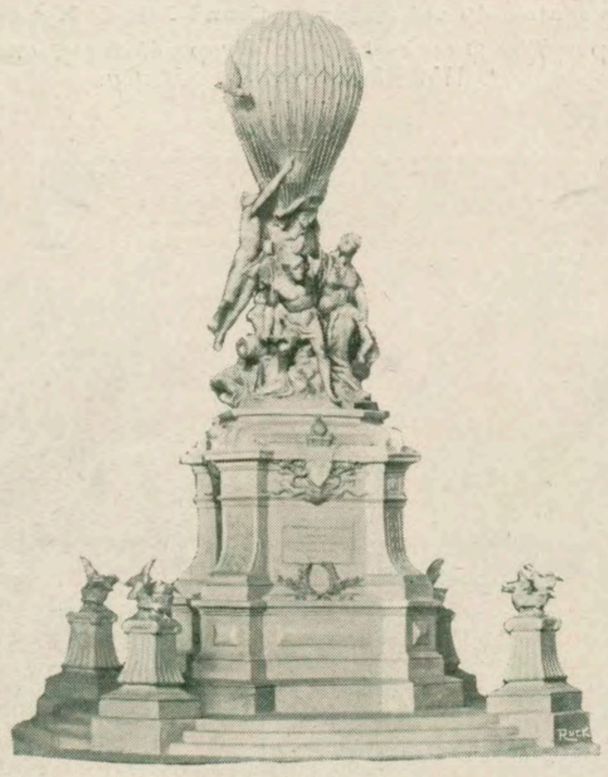
Lyon. — *Match de hockey sur glace*: Sporting-Club de Lyon bat Club des Patineurs de Paris, 4 à 3.

HOCKEY

Dimanche 21 janvier.

Championnat de Paris. — Sporting Club Universitaire et Club Athlétique International font match nul 2 à 2.

LE MONUMENT DES AÉRONAUTES DU SIÈGE



Ce monument, dont l'inauguration se fera dimanche prochain, s'élève à la porte des Ternes, à Neuilly. Il est dû au sculpteur Bartholdi.

L'ALLUMAGE PAR ONDES HERTZIENNES

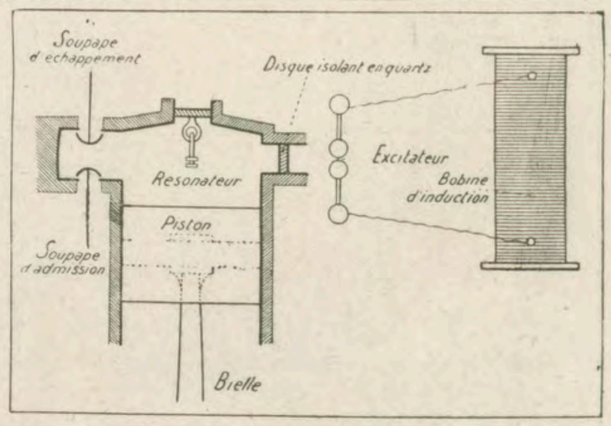
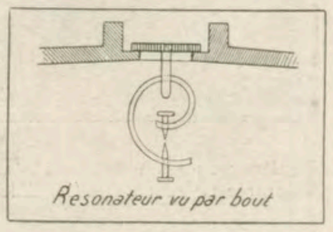


Schéma du système d'allumage.



Plusieurs lecteurs nous ont demandé quelques explications au sujet de l'allumage par ondes hertziennes, que notre collaborateur C. Faroux, avait signalé dans un précédent article « Ce que le Salon nous a appris. »

L'idée de ce système appartient à M. de Marc, directeur du Laboratoire Electrotechnique de Bruxelles. Il comprend une bobine d'induction donnant 10 à 15 millimètres d'étincelle, et munie d'un excitateur dont les boules sont platinées et placées dans un tube de verre. L'excitateur est situé à côté du cylindre, en face un orifice fermé par un disque en quartz laissant seul passer les ondes, tandis que la fonte du moteur les arrête.

Au fond du cylindre, en face du disque, se trouve le résonateur. Il est formé d'un cercle métallique interrompu et maintenu par un support isolant. Lorsqu'une étincelle jaillit entre les boules de l'excitateur une autre se produit simultanément au résonateur.

L'ENTRAINEMENT A CAMBRIDGE

Les " coaches " surveillent l'entraînement en " huit ".

Les étudiants de Cambridge suivent leur entraînement sur la barre d'une façon régulière, même en hiver; des moniteurs, ou « coaches » les suivent à cheval ou à bicyclette.

NOS ÉCHOS

Nous sommes heureux d'applaudir à cette transaction amiable, car un procès eût été désastreux à tous égards.

Pour les sports d'hiver.

Les skis et les divers accessoires figurant dans l'article de notre collaborateur Spont, paru récemment sortent de la maison Bardin, 35, rue de l'Arbre-Sec, dépositaire de la maison Dethleffsen et Cie, de Berne. Nos lecteurs trouveront chez lui tous les modèles de skis, directement importés de Norvège, ainsi que les pièces de rechange et les appareils d'ajustage, les bottes Laupar, les bâtons en bambou, ainsi qu'un vaste assortiment de luges, de bobsleighs, de patins, de raquettes à neige, d'éperons à glace, et tous les accessoires du vêtement : blouses en loden, bonnets et capes, passe-montagne, chaussures à clous, gants, mitaines, moufles, bandes-molletières, guêtres, nécessaires à la pratique de ce beau sport, dont la mode se généralise de plus en plus.

FOOTBALL — LES MATCHES DE DIMANCHE

Stade Bordelais contre Racing Club au Polo — Une mêlée dans les 22 mètres Bordelais.

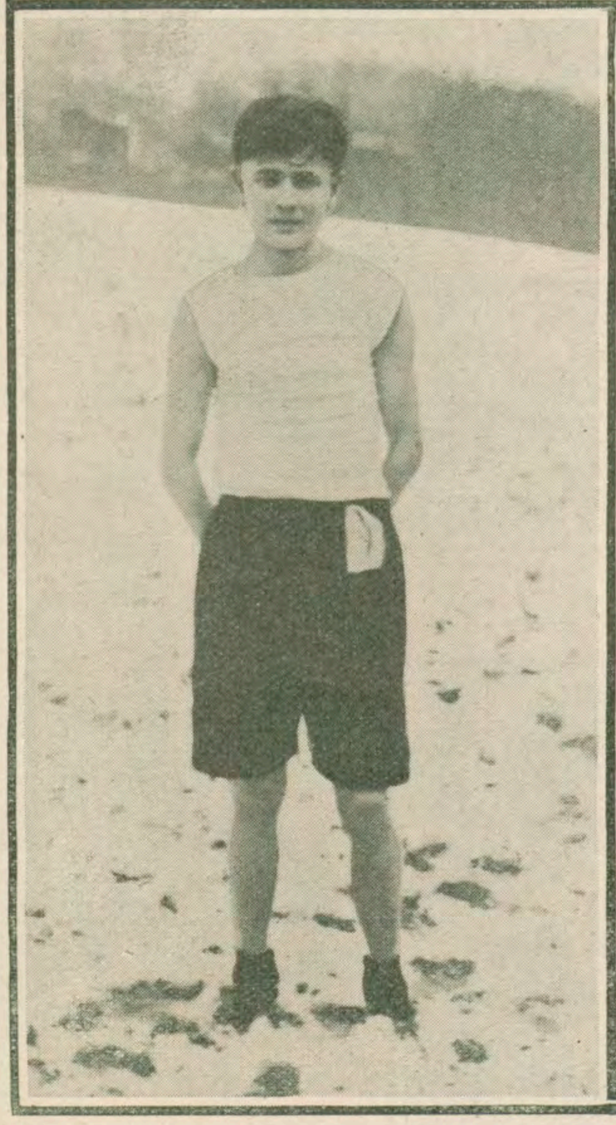
Les conseils de dernière heure.
Le capitaine bordelais Pascal Laporte fait à ses hommes les dernières recommandations avant le match.

Le match Stade Français contre Clifton F. C.
Au Parc des Princes, le Stade Français a battu le Clifton F. C. de Bristol, par 10 points à 3. Nos compatriotes ont dominé presque constamment, l'état du terrain rendant difficile le jeu de passes des Anglais.

LE CHALLENGE DEZAVIS

Au départ.

Malgré le temps épouvantable, 82 scolaires se sont présentés, à 10 heures, au Parc de la Marche, pour disputer le challenge Dézavis, cross-country organisé par l'Auto.



Le gagnant, Foulon.

La victoire est revenue au jeune Foulon, de l'Ecole J.-B. Say, déjà gagnant l'an dernier, devant Keyser (Ec. Elect.).

Une grimpette.

Le parcours choisi empruntait une partie de celui du Cross International, mais il ne mesurait que 7 kilomètres. Il présentait des raidillons que, dans la neige fondante et la boue gluante, les concurrents ont dû grimper à quatre pattes.

Sur la route.

Une partie du parcours se trouvait en dehors du Parc et empruntait la route de Paris à Rocquencourt, on se rend compte, par notre photographie, de l'état déplorable du terrain. Dans le classement par équipes, la victoire est revenue au lycée Janson, par 30 points, devant l'Ecole d'Electricité deuxième avec 53 points.

Thomas. | Martignault. | Bonheur. | David. | Lucas. | Ragueneau, 1er. | Renard. | Landriot. | G. Pearce. | J.-A. Pearce | Delaney. | Evans. | Johnston. | Horne. | Still. | Coughlin, 2e.

Le départ du Cross International de la *Vie au Grand Air*.

Le temps sombre et l'heure tardive à laquelle a été donné le départ n'ont pas permis aux photographes de prendre un seul cliché de l'épreuve elle-même. Nous devons nous contenter de donner ici les deux équipes photographiées au départ. A gauche, les Montrougiens ; à droite, les Highgates Harriers.

Le Cross International de la *Vie au Grand Air*

Les Anglais, vainqueurs dans le Cross International, sont néanmoins battus, puisque Ragueneau prend la première place

Le Cross International organisé par l'*Auto*, pour la Coupe de la *Vie au Grand Air*, a été une surprise. A vrai dire, la lutte par équipes était reléguée au second plan. Ce qu'il s'agissait de savoir, c'est si Ragueneau, notre champion national, dont les progrès, depuis l'an dernier, sont indéniables, avait suffisamment progressé pour pouvoir résister aux Anglais. Il a fait mieux que de leur résister, puisqu'il les a battus, sur un terrain que la neige fondante avait rendu tout à fait analogue aux terrains des cross d'outre-Manche et tout dissemblable de ceux sur lesquels nos coureurs ont coutume de s'entraîner. Après avoir mené le train pendant toute l'épreuve, le crack de Montrouge s'échappa dans les derniers kilomètres, pour gagner facilement par 150 mètres. L'an dernier, à Wolwerhampton, Ragueneau se classait 33e dans une épreuve dont les premiers sont facilement battus cette année par lui. Il est permis de croire que ces deux places sont également inexactes. Ce n'est pas impunément qu'on passe le détroit la veille d'une course, et si Ragueneau était peut-être, l'an dernier, *over-trained*, Pearce et ses camarades étaient, dimanche, à court d'entraînement. Ce qui l'indique, c'est que Horne, qui avait le mieux suivi le leader, au début, a dû rétrograder vers la fin, et que celui qui lui a le mieux résisté est Coughlin, que ses compatriotes donnaient avant la course, non comme le meilleur, mais comme le plus prêt.

Quoi qu'il en soit, cette première victoire d'un des nôtres marque une date dans l'histoire du sport français. Si Ragueneau consent à aller s'entraîner pendant quinze jours en Angleterre sur le terrain de l'épreuve, il peut espérer une des places d'honneur dans le National Anglais. M. V.

Coughlin. Horne.

Les deux meilleurs du lot anglais.

Si Pearce était le meilleur homme, Coughlin était le mieux en forme de l'équipe des Highgate Harriers. C'est lui que ses compatriotes considéraient comme devant gagner. Il s'est classé second, à 150 mètres derrière Ragueneau. Horne, resté très longtemps second, a rétrogradé à la fin.

LES CRACKS DE 1906 : PRESTIGE

Par MAURICE LA RIVIERRE

Cet article sur Prestige, le cheval de M. W. K. Vanderbilt, qui, à deux ans, a gagné plus de courses que tous ses rivaux, est le premier d'une série que notre collaborateur M. Maurice La Rivierre va consacrer aux cracks de 1906. Avant que s'ouvre la saison des courses plates, les lecteurs de la Vie au Grand Air *verront ainsi passer devant eux tous les prétendants aux grandes épreuves de l'année. Ils auront une impression sur leur carrière et pourront se faire une opinion sur leur valeur.*

Un poulain qui n'a jamais connu la défaite ⸗ Prestige est-il un crack ou seulement un cheval précoce ? ⸗ Le fils de Le Pompon n'est engagé ni dans le Grand Prix, ni dans le Derby ⸗ Il se rencontrera néanmoins avec les meilleurs chevaux de l'année ⸗ ⸗ ⸗ ⸗ ⸗ ⸗ ⸗ ⸗ ⸗ ⸗ ⸗

Dans une revue des deux ans de l'automne 1905, le premier nom qui s'impose est évidemment celui de Prestige. Non seulement le fils du Pompon est le seul animal qui n'ait point connu la défaite, avec Novio et Ganelon II (mais chacun de ceux-ci n'a couru qu'une fois); il a, lors de chacune de ses nouvelles apparitions, confirmé, et au delà, l'impression produite par les précédentes. Peut-être, par exemple, avait-on été un peu vite en le sacrant cheval hors ligne pour avoir battu à Deauville d'une encolure, en lui rendant, il est vrai, sept livres, l'énorme Flying Star; la distance de 1.200 mètres était, on a pu s'en rendre compte plus tard, tout à fait en dehors des aptitudes de la pouliche, et bien d'autres de leurs contemporains auraient pu sans doute accomplir contre elle le même exploit que Prestige. Mais les victoires ultérieures de celui-ci contre Belle Fleur à Maisons, contre Blue Fly dans le Grand Critérium, où il avait été fortement désavantagé par divers incidents, contre Cortès, Phœnix et Morning Dew dans le prix de la Forêt, ont mis en évidence, non seulement la haute classe du poulain, mais son énergie et son courage, en même temps que son excellent tempérament. On doit noter, toutefois, qu'il ne s'est jamais rencontré en public ni avec Moulins la Marche, que la ligne fournie par Cortès d'après le prix de Condé rapprocherait singulièrement de lui, ni avec Bonafous qui est, d'ailleurs, son camarade d'entraînement et qui a deux fois battu le fils de Fourire. A chaque sortie également, il semblait avoir progressé comme apparence, prenant plus de force surtout dans l'arrière-main, se faisant plus « cheval », à tel point que l'on peut se demander si de là précisément, ne doit pas se tirer quelque inquiétude pour l'avenir. Prestige ne serait-il pas alors un de ces animaux qu'un développement plus précoce amène en pleine vigueur à une époque où les autres de même âge officiel ne sont encore que des bébés, et qui peuvent se trouver par la suite reperdre tout ou partie de cet avantage?

Bien que l'on ait déploré souvent pour Prestige son manque de grands engagements — la mort de son éleveur l'eût, d'ailleurs, disqualifié pour le Grand Prix de Paris, et il n'avait été inscrit ni dans les Poules, ni dans le Derby —, le poulain de M. Vanderbilt aura cependant l'occasion de se mesurer avec les meilleurs représentants de sa génération et, s'il le mérite, de gagner beaucoup d'argent. Il dédaignera peut-être le prix de Saint-Cloud, qui se dispute dès le jour de l'ouverture de la saison de plat, mais sans compter le prix Boiard et le prix du Conseil municipal, dont les nominations sont encore à faire et où son écurie ne manquera pas de l'engager, il se trouve dès à présent inscrit dans deux courses importantes réservées aux trois ans dans la première partie de la campagne, le prix Lagrange de Maisons-Laffitte, et le Biennal de Longchamp.

Il pourra, chaque fois, avoir pour adversaires quelques-uns des performers mis plus ou moins en vedette par les courses de l'automne dernier, notamment Belle Fleur, Luerido, Citadelle II, Quinconce, Gamaliel, Saint Léonard, Robinson, Choisy-le-Roi, plus l'inédit Kââ (demi-frère de Kizil Kourgan); en outre, au bois de Boulogne, il rencontrera peut-être un autre inconnu de grande origine, Prompt (par Elf et Presta, la mère de Brienne), ainsi que Blue Fly, Cassandre, Novio, Désert, Ganelon II, etc... Si les forfaits n'éclaircissent pas trop au dernier moment les rangs des compétiteurs, le lot de chaque épreuve semble devoir être composé de façon à la rendre vraiment significative : on sera, dès lors, fixé sur les regrets qu'il conviendra d'avoir en ne trouvant pas Prestige au nombre des candidats au Blue Riband.

Prestige est un poulain de robe baie, d'une teinte assez foncée et très chaude; il était déjà, lors de la clôture de la saison, d'une taille un peu au-dessus de la moyenne, présentant plus de longueur peut-être que n'ont, en général, les produits de son père Le Pompon. Par sa mère Orgueilleuse, qui avait donné, avant lui, Poseur (également avec Le Pompon), puis Oscar Quoi (avec Rânes) et Augustus, ex-Orgeat (avec Accapareur), il se rattache, d'une part à Révérend, d'autre part à deux des étalons anglais dont la descendance féminine a été le plus régulièrement heureuse pendant toutes ces dernières années, Bend Or et Hermit. La mère d'Orgueilleuse, Oroya, a produit avec Le Pompon, Ophélia, la gagnante du prix Vermeille de 1902 ; mais elle avait passé, auparavant, par des épreuves auxquelles sont rarement soumises les poulinières de pur sang. Importée à quatre ans d'Angleterre par M. Edmond Blanc, elle était, peu après son arrivée en France, enlevée par des voleurs avec quelques autres juments du haras de la Celle-Saint-Cloud (le haras de Jardy n'était pas encore complètement aménagé); c'était, du reste, pendant l'été, à une époque où l'on laissait les poulinières passer la nuit à la prairie. Quelques jours se passaient avant qu'on pût retrouver la trace des malheureuses bêtes ; les voleurs toutefois furent arrêtés à Péronne. Ils avaient essayé d'atteler quelques-unes des juments, entre autres Oroya qui portait les traces trop visibles des exigences imprévues de ces possesseurs d'occasion et de la résistance qu'elle y avait opposée. Elle s'en ressentit pendant toute la saison suivante et demeura vide ; mais son premier produit fut précisément Orgueilleuse, la future mère de Prestige

Prestige, poulain bai, 2 ans, par Le Pompon et Orgueilleuse, à M. Vanderbilt.

L'examen du pedigree de Prestige permet de relever d'autres particularités intéressantes. La grand'mère maternelle du Pompon, La Noue, étant fille du Petit Caporal, on retrouve dans le pedigree de Prestige le même croisement, mais en sens inverse (Le Petit Caporal Révérend au lieu de Révérend Le Petit Caporal) qui se remarque dans l'origine de Presto II ; on pourrait peut-être, d'ailleurs, noter une certaine ressemblance dans la physionomie, très expressive chez chacun des deux poulains, entre Presto II et Prestige et en tous cas cette analogie d'origine est tout en faveur de la trempe et des qualités de tenue du jeune cheval. Le second courant de Vermout constaté chez Presto II manque, il est vrai, ici, de même que le sang de Voltigeur et celui du Flying Dutchman amenés par Mlle Préfère, mais ils sont remplacés sans désavantage peut-être par le sang de Monarque, que Prestige tient en ligne paternelle directe par Le Pompon, Fripon, Consul. Il est donc arrière-petit-fils de ce dernier, comme Rataplan, dans l'origine maternelle duquel — autres similitudes dignes d'être relevées — on retrouve The Scottish Chief, grand-père maternel du Pompon, et Rêveuse, grand'mère de Révérend.

Né chez M. Jules Ravaut, Prestige, après la mort de son éleveur, était vendu par Mme Ravaut 10.000 francs à l'entraîneur Davis, qui le cédait pour une somme plus considérable (30.000 francs sauf erreur) à M. Vanderbilt; il a toujours couru sous les couleurs de ce dernier.

Maurice La Rivierre.

Un passage de course au trot devant la grande tribune de l'hippodrome de Sheepshead-Bay, près de New-York.

LE TROTTING EN AMÉRIQUE

Les meetings de trot en Amérique — L'origine des trotteurs américains — A l'assaut des records — Comment on entraîne les trotteurs en Amérique — Jockeys et drivers

L'Amérique est le pays des records ; certains, il est vrai, demanderaient à être confirmés. Cependant, il est un fait certain, indéniable, c'est que leurs trotteurs sont — comme vitesse — bien supérieurs aux nôtres.

Les Américains ont su créer une race de trotteurs, et ils ont su aussi — ce qui est énorme — intéresser le grand public à leurs réunions de trotting.

En France, dans le « monde des courses », on parle souvent avec trop de mépris des trotteurs ; c'est à peine si, aux lundis de Saint-Cloud, on voit quelques entraîneurs et quelques propriétaires de plat ou d'obstacles. M. Thiébaux quelquefois, M. Gaston Dreyfus quelquefois, M. d'Ockuysen souvent, les frères Hurst, et c'est tout. Même Leigh, qui fut, m'a-t-on dit, entraîneur et propriétaire de trotteurs, de l'autre côté de l'Atlantique, ne s'intéresse pas à nos trotteurs normands et vendéens! Quelle est donc cette race de trotteurs américains? Tout simplement le résultat de judicieux croisements du pur sang anglais importé avec diverses races indigènes du Nouveau-Monde.

Un des meilleurs étalons fut Hambletonian, pur sang anglais, que l'on croisa avec des juments du pays, plus ou moins mélangés antérieurement avec d'autres animaux de la variété du pur sang anglais.

L'amélioration fut obtenue par l'application judicieuse des méthodes de gymnastique fonctionnelle et de sélection. Hambletonian ne fut lui-même qu'un assez médiocre trotteur.

Voici, du reste, un petit tableau qui montrera facilement la progression obtenue en Amérique dans l'augmentation des vitesses.

Dates	Noms	Temps
1834	Andrew Jackson	2 m. 42 s.
1835	—	2 m. 38 s.
1858	Eltram Allen	2 m. 28 s.
1859	George M. Patchem	2 m. 26 s.
1860	—	2 m. 23 s. 1/2.
1868	Fearnooght	2 m. 23 s. 1/2.
1868	George Wilke	2 m. 22 s.
1872	Jay Gould	2 m. 21 s.
1874	Manbrino	2 m. 20 s.
1876	Sumggler	2 m. 15 s,
1884	Maxey	2 m. 13 s.
1890	Nelson	2 m. 10 s.
1891	Allerton	2 m. 9 s. 3/4.
1892	Kremlin	2 m. 7 s.
1893	Directum	2 m. 6 s. 1/2.

Le trotting sur la glace.

Rien n'arrête les trottingmen américains ; chez nous, la moindre gelée oblige à supprimer des réunions en hiver ; en Amérique, les trotteurs abattent des records sur des pistes glacées.

Un essai de record.

Le départ de cette épreuve est assez original : les drivers sont, les uns en tenue de jockey, les autres en gentlemen.

Chaque année, pour ainsi dire, les entraîneurs américains abaissent le record du mille.

Une campagne très brillante pour les trotteurs américains fut celle de 1903 ; elle commença par les exploits de John Mac Kerron, un petit trotteur appartenant à M. Henri Devrieux. Celui-ci avait acheté la bête au prix de quelques guinées. Il avait bien jugé la qualité du cheval et se mit à l'entraîner, il n'eût cependant jamais pu penser que ce « poney » pût faire un jour des prodiges. Au meeting de Boston, Mac Kerron trotta d'abord — attelé — le mille en 2 m. 12 s., puis 2 m. 16 s., puis 2 m. 9 s. 3/4 et enfin en 2 m. 6 s. 3/4.

Quelques jours après, au meeting de Memphis, plus de vingt trotteurs couvrirent le mille anglais en moins de 2 m. 10 s.

Susie J. par Jayhawker et Millionnaire, 2 m. 6 s. 1/2.
Anzella, par Antrim et Hazel Kirka, 2 m. 6 s. 3/4.
Major Del Mar, par Del Mar et Expectation, 2 m. 8 s.
L'aveugle Rhythmic, par Oakland Baron et Duchess, 2 m. 8 s.
Dulce Cor, par Baron Wilkes et Nancy Gladys, 2 m. 8 s. 1/2.
Baron De Shay, par Oakland Baron et Orissa, 2 m. 8 s. 3/4.
Miss Wihney, par Edgemark et Nettie T., 2 m. 8 s. 3/4.
Poindexier, par Abbotsford et Glyco-Zone, 2 m. 9 s.
Alice Carr, par Gambetta Wilkes et Nutmontie, 2 m. 9 s. 1/4.
Chase, par Kecler et Enola D., 2 m. 9 s. 1/4.
Dan T., par Crawford et Fanny Fowler, 2 m. 9 s. 1/4.
Idolita, par Stanford's Monaco et Edith, 2 m. 9 s. 1/4.
Monte-Carlo, par Stanford's Monaco et Jane, 2 m. 9 s. 1/4.
Ozanam, par Axtell et Ozania, 2 m. 9 s. 1/4.
Waubun, par Pilot Medium et Althea, 2 m. 9 s. 1/4.
Wentworth, par Hodgens' Superior et N. de James Highland Chief, 2 m. 9 s. 1/4.
Wilque, par Queechy et Dinehart's Lady Wilkes, 2 m. 9 s. 1/4.
Heserus, par Simmons et Miss Perkins, 2 m. 9 s. 1/2.
The Roman, par Mac Kinney et Wanda, 2 m. 9 s. 1/2.
Ida Hihgwood, par Highwood et Calriga, 2 m. 9 s. 3/4.

Et que dire d'autres performances plus caractéristiques qui ont suivi :

Crescens, couvrant le demi-mille en 1 m. 6 s. 1/4, les trois quarts de mille en 1 m. 39 s. et le mille en 2 m. 5 s. 1/2, en 2 m. 4 s. et en 2 m. 2 s. 1/4.

Lord Derby trottant le mille en 2 m. 6 s. 1/4.

Dan R., couvrant la même distance en 2 m. 4 s. 1/4.

Dam Patch, couvrant à l'amble, le mille en 2 m. 1 s. 1/2, puis en 2 m. 1 s.

Prince Albert, également à l'amble, couvrait le mille en 2 m. exactement, ce qui met le kilomètre en 1 m. 14 s. 3/5.

Chez nous les grands trotteurs sont en 1 m. 33, 30 et 27 s.

Il est vrai que les trotteurs américains ne sont pas de beaux chevaux, comme nos normands, ce sont des « machines à trotter » et l'allure a nui au modèle.

Pour figurer au « Trotting Register » le trotteur doit, étant attelé à un sulky, portant un poids d'au moins 68 kilos, y compris le conducteur, couvrir la distance de 1 mille en 2m. 30 s. Les vitesses dépassant la limite de 2 m. 30 s. sont enregistrées dans un volume spécial Wallace Year Book que publie « l'American Trotting Association ».

Il faut dire aussi que l'entraînement du trot en Amérique touche à la perfection ; chaque cheval a son « boy », son « lad » qui le soigne et le conduit, il est attelé au même sulky et porte toujours les mêmes harnais pour que tout le harnachement soit bien adapté à ses formes, à son caractère, à ses allures. L'entraîneur préside à tout lui-même ; il assiste au pansage, ne manque pas une promenade. La ferrure est l'objet de soins tout particuliers : un fer dépassant de quelques grammes le poids habituel est inutilisable car il pourrait déranger l'équilibre du cheval et de ses actions. Et le chronométrage ! Pour les essais il est fait aussi sérieusement que ceux que font nos constructeurs d'automobiles lorsqu'ils cherchent à abaisser des records.

Et puis, il y a aussi les jockeys et les drivers, qui sont des hommes d'une habileté consommée ; chez nous, jockeys et drivers ont fait beaucoup de progrès, mais ils ont encore beaucoup à faire pour arriver à égaler leurs confrères américains.

PAUL MÉGNIN.

Les cent derniers mètres.

Comme on peut le voir sur la photographie, les pistes de trot américaines ne sont pas en herbe, mais sablées.

BLOC-NOTES

LE BULLETIN DE MICHELIN

C'EST un axiome d'économie politique que la loi de l'offre et de la demande est la base des transactions commerciales.

Mais ces deux facteurs ne jouissent pas d'une égale influence, et l'on peut dire très justement que, suivant la nature même des transactions, l'un ou l'autre acquiert plus d'importance.

A ne nous en tenir qu'à l'industrie automobile, la seule qui nous intéresse ici, sans doute à ses débuts l'offre seule emportait la demande. Il y avait à cela une double raison : d'abord, comme la plus belle fille du monde qui ne peut donner que ce qu'elle a, le consommateur devait se contenter de ce qu'on lui offrait, ou ne rien prendre ; puis, et surtout, il ignorait encore le parti exact qu'il pourrait tirer de cet objet qui lui était offert, et l'expérience seule, l'usage, pouvait lui apprendre à l'approprier à ses besoins et à se rendre compte des services qu'il pouvait en attendre.

Mais cette éducation ne fut pas très longue à faire. Le conssommateur arriva assez vite à comparer ce qu'il obtenait et ce qu'il voulait obtenir. Et, à partir de ce moment, la demande commença à influer sur l'offre.

Les constructeurs apprirent ainsi que, pour satisfaire tel genre de clientèle, il leur fallait orienter leur fabrication dans telle voie bien déterminée, d'où une classification toute naturelle qui s'opéra dans leurs modèles.

Acceptons la situation telle qu'elle se présente, et contentons-nous de dire aux consommateurs ce qu'ils auront à faire. C'est d'ailleurs fort simple ; après avoir choisi une voiture, il faut qu'ils s'assurent qu'elle est munie de pneus susceptibles de la porter.

Il y a, pour déterminer le choix des pneus à adopter, deux éléments à envisager :

1° La force du moteur ;

2° Le poids du véhicule en ordre de marche.

Sur le premier point, on arrive facilement à s'entendre, car on sait, au moins d'après le catologue, que l'on achète un véhicule de tant de chevaux.

Notons cependant qu'il est rare qu'une grande marque vende des voitures faisant exactement la force indiquée. Cette force est presque toujours supérieure.

Le type dit de 15 chevaux en fait parfois 20, celui de 20, 25 ou 30, etc.

Il y a pour cela, en dehors de raisons que tous les chauffeurs devineront sans qu'il soit nécessaire d'insister, un amour propre-d'auteur, d'ailleurs très bien placé, à obtenir un rendement aussi considérable que possible pour tel type déterminé de moteur. Ajoutez-y que deux moteurs exactement semblables et sortant des mêmes mains peuvent présenter des différences de rendement.

Donc, ne vous basez pas d'une façon trop absolue sur la force indiquée pour choisir vos pneumatiques, et lorsque cette force voisine de trop près avec la force limite d'un type de pneus, prenez, sans hésiter un type supérieur.

Aussi avons-nous toujours dit et ne cessons-nous de répéter qu'il faut peser la voiture sous la charge la plus forte qu'elle pourra avoir à supporter. Autre chose est, en effet, de peser votre voiture avec quatre passagers de poids moyen, et de la faire rouler ensuite avec six fortes personnes et un important bagage.

Pesez votre voiture consciencieusement, en pleine charge, et les pneus que vous aurez ensuite choisis en toute connaissance de cause feront consciencieusement leur devoir.

MICHELIN ET Cie.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*. — H.-L. MOTTI. *Le Gérant :* JARRIGE.